

26	EX CONVENTO S. CATERINA IN VIA SASSA	4,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma, in fase di approvazione
27	EX SCUOLA MEDIA MAZZINI	6,000	€ 6,000	€ 6,000	Espletata la gara d'appalto – avviata la fase esecutiva della Sala Consiliare	Primavera 2012 e inverno 2013	100.789,69
totale		200,850	200,850	200,850			

Per questo programma di interventi risultano emessi pagamenti al 31.12.2011 per complessivi € 26.801.746,22, comprendendo in tale importo anche la somma di € 1.680.032,82, utilizzata per pagare i crediti maturati dall'appaltatore dei lavori di realizzazione degli Uffici della Struttura per la Gestione dell'Emergenza (*intervento n. 13 della proposta di secondo programma stralcio, sulla quale si veda oltre, par. 11.8*).

La percentuale delle spese di progettazione si attesta nella misura media del 6%.

Nello svolgimento di tali attività si sono rilevate le seguenti criticità:

- la dotazione di personale del Provveditorato – Soggetto attuatore, in relazione alle finalità da perseguire, risulta essere scarsa. Soltanto di recente si è resa possibile l'attivazione delle procedure selettive per l'assunzione di collaboratori tecnici (tre laureati e un diplomato) a tempo determinato, che hanno assunto servizio dal 3.10.2011;
- si deve tener conto che la complessiva attività del Provveditorato è ben più vasta, e questo sia per le necessità legate al sisma dell'aprile 2009, sia per l'attività ordinaria, sia per le numerose convenzioni con enti pubblici vari (Comuni, Aziende sanitarie locali, Università, ecc.); è questo il motivo per cui nelle proprie relazioni periodiche al Commissario delegato questo Provveditorato ritiene opportuno illustrare sempre l'attività nel suo complesso;
- nell'ambito del citato programma CIPE (del. 82/2009), ad eccezione di alcuni interventi connotati da somma urgenza, si è proceduto e si sta procedendo con applicazione della normativa ordinaria, applicando tutti i criteri di accelerazione che le norme vigenti consentono, senza tuttavia avvalersi di alcuna deroga;
- l'assegnazione di € 21.000.000,00, a valere sui fondi ex art. 14, comma 1, d.l. n. 39/2009, risulta attualmente esaurita, né, nonostante le richieste formulate tempestivamente, si ha oggi notizia di nuove assegnazioni; perdurando tale stato di cose, sarà impossibile fare fronte alle scadenze dei pagamenti e si andrà incontro ad un maggiore esborso per interessi da ritardo; non saranno improbabili, inoltre, azioni esecutive da parte dei creditori;
- ugualmente critica risulta la situazione dei fondi ex art. 14, comma 5, d. l. n. 39, per i quali ad oggi risultano maturati pagamenti, a cui non è possibile fare fronte, sebbene le risorse siano state tempestivamente richieste dall'Ufficio.

Interventi di cui alla proposta di II programma

La proposta di II programma stralcio degli edifici pubblici è in fase di approvazione presso il C.I.P.E. e prevede interventi su circa 25 edifici, per un importo complessivo di **€ 167.650.000,00**.

Se ne riporta l'elenco, aggiungendo, nella colonna *Stato del procedimento*, le notizie relative agli interventi già iniziati:

	DENOMINAZIONE EDIFICIO	IMPORTO II PROGRAMMA in milioni di euro	Stato del procedimento
--	------------------------	--	------------------------

1	L'Aquila - Caserma Esercito "Rossi" *	1,000	Probabile stralcio
2	L'Aquila - Uffici Presidente Giunta regionale - Comm. Delegato *	10,000	Progettazione in corso
3	L'Aquila - Comando provinciale Corpo Forestale dello Stato *	5,100	Progettazione in corso
4	L'Aquila - Archivi Regione Abruzzo e alloggi Prov. OO. PP. *	2,000	Progettazione in corso
5	L'Aquila - Convento di S. Bernardino *	20,000	Progettazione in corso
6	L'Aquila - Palazzo Provincia, Biblioteca e Camera di Commercio (Portici) *	15,000	Progettazione preliminare ultimata
7	L'Aquila - Ex Liceo Scientifico in via Maiella da adibire ad uffici comunali *	4,850	Progettazione in corso
8	L'Aquila - ex Monastero di S. Caterina in via Sassa da adibire ad uffici della Provincia *	7,320	Progettazione ultimata
9	L'Aquila - Comando Regionale Vigili del Fuoco *	1,200	Progettazione in corso
10	Fontecchio (AQ) - Comando Stazione Corpo Forestale dello Stato	1,600	Progettazione in corso
11	L'Aquila - ex Palazzo del Littorio in via Sassa, sede di Uffici del Comune di L'Aquila	10,530	Progettazione ultimata
12	L'Aquila - Palazzo del Governo	25,000	Progettazione in corso
13	L'Aquila - Uffici S.G.E. (ex ISEF)	1,900	Lavori ultimati
14	Assergi (AQ) - Caserma Stazione Base Carabinieri	2,500	
15	L'Aquila - Monastero della Beata Antonia in via Sassa	4,000	Studi e progettazione in corso
16	L'Aquila - Comando Provinciale Guardia di Finanza "Ciancarelli"	3,600	
17	Pizzoli (AQ) - Caserma Stazione Base Carabinieri	2,000	
18	Barete (AQ) - Caserma Stazione Base Carabinieri	2,000	
19	L'Aquila - Comando Regionale Corpo Forestale dello Stato	1,100	
20	L'Aquila - Convitto Nazionale	22,500	Progettazione in corso
21	L'Aquila - Conservatorio di Musica a Collemaggio	18,200	Convenzione in corso
22	Edifici pubblici vari (Caserme, alloggi di servizio, ecc.)	3,250	
23	L'Aquila - Nuova sede Comune (demolizioni)	3,000	
	TOTALE GENERALE	167,650	

N. B.: alcuni interventi del I programma stralcio (di cui alla deliberazione CIPE n. 82/2009, illustrata sopra), in quanto caratterizzati da un livello di priorità meno elevato, sono stati ridotti o azzerati in occasione delle due rimodulazioni, a parità di importo complessivo, dell'11.06.2010 e del 2.12.2010; sono stati riproposti nell'attuale II programma, contrassegnati da un asterisco.

È già stato appaltato, per ragioni di somma urgenza, l'intervento relativo alla nuova sede della Struttura di Gestione dell'Emergenza (n. 13 dell'elenco), pari a € 1.900.000,00; i lavori sono ultimati. I crediti maturati, pari a € 1.680.032,82, sono stati pagati con anticipazione imputata ai fondi del I programma, al fine di evitare l'aggravio dei costi che sarebbe derivato dalle azioni esecutive del creditore.

Si ribadisce in proposito l'estrema urgenza che l'approvazione della proposta di II programma riveste, essendo gli interventi che lo compongono strategici ai fini della ripresa socio – economica della città dell'Aquila e degli altri comuni colpiti dal sisma. Per alcuni di detti interventi, come risulta dalla tabella, l'Ufficio ha già avviato le fasi di progettazione preliminare.

Nell'ambito di tale proposta si segnala l'intervento sul Palazzo del Governo in L'Aquila (n. 12 dell'elenco), che è stato oggetto di un accordo di programma in data 22.11.2011, sottoscritto dal Sindaco dell'Aquila, dal Presidente della Provincia dell'Aquila e dal sottoscritto Provveditore. L'accordo è stato ratificato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 162 del 16.12.2011. L'immobile è destinato a divenire la sede della Provincia dell'Aquila. L'importo per soli lavori e spese generali (IVA esclusa) che si evince dall'accordo di programma ammonta a € 55.700.000,00.

Lo stesso accordo di programma, quanto alle fonti di copertura, menziona:

- l'importo di € 25.500.000,00 (N.B.: *rectius*, € 27.000.000,00 di cui
 - € 2.000.000,00 – I programma stralcio edifici pubblici – delib. CIPE n. 82/2009, voce n. 24 (Palazzo Provincia via S. Agostino – via XX Settembre);
 - € 20.000.000,00 - proposta di II programma stralcio edifici pubblici, voce n. 12 (Palazzo del Governo);
- l'importo di € 4.886.675,00 a disposizione della Provincia dell'Aquila.

Per la restante somma, si legge nell'accordo che “le risorse sono regolate dal decreto del Commissario straordinario per la ricostruzione n. 24 del 24 novembre 2010”. Si segnala pertanto la necessità di reperire la copertura della differenza, rispetto all'importo complessivo del progetto. In proposito seguirà una specifica comunicazione.

Interventi del Provveditorato per le Opere Pubbliche in materia di edilizia residenziale pubblica
Il Comune dell'Aquila ha affidato al Provveditorato per le Opere Pubbliche il ripristino dell'edificio ex ONPI, nell'ambito delle Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3803/2009 e n. 3817/2009 (*Realizzazione dei necessari interventi di ricostruzione o di riparazione degli immobili di proprietà dell'Azienda territoriale edilizia residenziale pubblica regionale sovvenzionata (ATER) nonché dell'Edilizia residenziale pubblica comunale sovvenzionata*).

È stata già espletata la gara d'appalto per un primo stralcio per il recupero della zona bar, ristorante e cucina ed i lavori sono ultimati.

La progettazione preliminare complessiva per il recupero dell'intero complesso edilizio ex ONPI, per circa € 9.000.000,00, è stata esaminata con esito favorevole sia dal C.T.A., sia in sede di Conferenza di servizi. La Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Famiglia, ha inteso contribuire al potenziamento funzionale delle strutture ex ONPI con il finanziamento di € 3.100.000,00, destinati in maniera specifica alla creazione di un centro per la cura dei malati del morbo di Alzheimer. La gara d'appalto si è conclusa il 12.12.2011.

Le spese complessivamente sostenute al 31.12.2011 ammontano a € 698.647,71.

Per quanto riguarda l'edilizia residenziale pubblica regionale sovvenzionata, il Provveditorato ha sottoscritto con l'ATER il 30.11.2009 un atto di intesa, con il quale è stato concordato l'intervento del Provveditorato in qualità di soggetto attuatore degli interventi di ricostruzione o di riparazione degli immobili, di categoria sismica "E", di proprietà della stessa Azienda, ai sensi dell'art. 2, comma 1, dell'O.P.C.M. n. 3803 del 15.08.2009, come modificato dall'art. 4 dell'O.P.C.M. n. 3817 del 16.10.2009: in virtù del citato atto di intesa il Provveditorato ha acquisito, per i soli immobili classificati "E", le funzioni di Responsabile del procedimento, di acquisizione di pareri, di espletamento delle gare d'appalto e di stipulazione dei contratti, di effettuazione dei collaudi e di ottenimento delle agibilità.

L'intero programma prevede € 150.000.000,00, di cui 107.000.000,00 per la Regione e 43.000.000,00 per il Comune di L'Aquila.

A seguito di richiesta dell'ATER, si sta elaborando un atto aggiuntivo all'atto di intesa, in base al quale l'ATER provvederà autonomamente alla realizzazione di una parte degli interventi previsti nell'originario programma.

Il Provveditorato resta in attesa di ricevere dal Comune di L'Aquila e dall'ATER i progetti relativi agli interventi, gli Enti hanno da tempo avviato la fase progettuale..

Edifici universitari - Del. C.I.P.E. n. 79/2009

Il programma ammonta a € 40.000.000,00. Segue il programma degli interventi, recentemente rimodulato secondo le esigenze segnalate dall'Università:

	denominazione intervento		competenza del. CIPE 79/2009	Stato del procedimento	Pagamenti al 31.12.2011
1	Interventi vari, distinti come segue:				
1a	Facoltà di Economia – Edificio A-B-C.D.E.F. ed Esterni -	3.000.000,00		Progettazione in corso	
1b	Facoltà di Ingegneria – Vecchio edificio	9.800.000,00		Progettazione in corso	
1c	Centro Congressi S. Basilio	3.000.000,00		Progettazione in corso	
1d	Centro linguistico ed aule – via Assergi	3.200.000,00		Progettazione in corso	
	in totale 1 a, 1b, 1c, 1d		19.000.000,00		
2	Palazzo Camponeschi		15.000.000,00	Gara d'appalto in corso	334.744,32
3	Edifici vari (Roio e Coppito), distinti come segue:				
3a	Facoltà di Ingegneria – corpo B	2.313.400,00		Lavori appaltati – in corso	3.236,32
3b	Facoltà di Scienze – corpo A	1.965.000,00		Gara conclusa, in corso la progettazione esecutiva	2.164,02
3c	Facoltà di Scienze – corpo C	1.584.180,00		Gara conclusa, in corso la progettazione esecutiva	3.304,16

	in totale 3 a, 3b, 3c	5.862.580,00		
4	Palazzo Carli - Spese per incarichi di indagine, studio e progettazione già affidati	137.420,00		147.378,02 <i>(con integrazione tratta dalle somme a disposizione dell'intervento n. 2 – Palazzo Campaneschi)</i>
	TOTALE GENERALE	40.000.000,00		

Per questo programma di interventi risultano emessi pagamenti al 31.12.2011 per € **490.826,84**.

Interventi finanziati a valere sull'art. 14, comma 1, l. 77/2009

Oggetto dell'intervento	Importo	Stato del procedimento	Pagamenti al 31.12.2011
Ripristino del Tribunale di Chieti - O.P.C.M. n. 3916 del 30.12.2010	€ 6.700.000,00	È in corso la gara d'appalto	4.546,27
<p>Con Atto di intesa, sottoscritto il 24.02.2011 tra Commissario delegato per la ricostruzione, Vice Commissario delegato per la tutela dei beni culturali, Direzione Regionale per i Beni culturali, Comune di L'Aquila e Provveditorato OO.PP., al Provveditorato sono state affidate le funzioni di Soggetto attuatore per i seguenti interventi in L'Aquila, compresi nel decreto commissariale n. 24/2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ex convento di S. Teresa in via Roma ○ Palazzo Margherita in Piazza Palazzo ○ Scuola De Amicis in Piazza del Teatro <p><i>N.B.: Il Provveditorato, a norma del citato decreto 24/2010, risultava già soggetto attuatore dei seguenti interventi in L'Aquila (tutti finanziati con fondi CIPE - I e II programma di cui ai precedenti paragrafi):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ex palazzo del Littorio in via Sassa ○ ex monastero di S. Caterina in via Sassa ○ ex Liceo scientifico in via Maiella 	Si veda il decreto commissariale n. 24/2010, art. 2	Studi e progettazioni in corso	

Edilizia scolastica - O.P.C.M. n. 3782/2009

Nell'ambito delle risorse stanziato dal C.I.P.E. con deliberazione n. 47/2009 (€ 226.401.450), l'OPCM 3782/2009 (art. 15) ha autorizzato la spesa di € 30.600.000,00 milioni per consentire il regolare avvio dell'anno scolastico 2009/2010.

Del totale dei 70 edifici, per n.59 sono stati eseguiti interventi e riavviata l'attività tra il 21 settembre, il 28 settembre ed il 15 di ottobre 2009, nell'ambito di un'azione calendarizzata e coordinata con tutti gli Enti ed Autorità competenti; per n.2, in provincia di L'Aquila, non è stata possibile la loro riutilizzazione a causa dell'esito negativo delle indagini sullo stato di danno degli immobili stessi. Pertanto si è decisa la loro demolizione, onde eliminare il pericolo per la pubblica incolumità.

Per ulteriori 9 edifici, per quanto riguarda n. 8 di essi (n. 6 in provincia di Teramo, n.1 in provincia di Pescara e n.1 in provincia di L'Aquila) pur risultando necessari gli interventi programmati, si sono potute svolgere sia le attività scolastiche dell'anno scolastico 2009/2010 che l'avvio di quello

corrente, mentre per n.1 in provincia di Pescara, non è stato possibile l'utilizzazione e la relativa popolazione scolastica ha usufruito di altra struttura agibile.

Durante l'esecuzione del programma ed a seguito di economie accertate, è stato necessario procedere ad una rimodulazione nell'abito dell'importo complessivo di Euro 30.600.000,00 e programmare e/o realizzare altri interventi segnalati prioritari dagli enti proprietari.

A valere sul finanziamento di € 30.600.000,00, di cui alla O.P.C.M. n. 3782/2009 e ss.mm.ii., sono stati effettuati al 31.12.2011 pagamenti per € 26.921.599,26.

Nelle due Conferenze di servizi, tenute in data 30 settembre 2009 a cura del Commissario delegato, si è stabilito altresì di intervenire su 13 edifici scolastici di livello superiore concentrati nei Comuni di Avezzano e Sulmona; l'entità del fabbisogno è stata determinata in € 30,99 milioni, sempre a valere sulle risorse deliberate dal C.I.P.E. in data 26.06.2009, delib. n. 47. Al momento questi interventi risultano affidati agli enti proprietari con apposita O.P.C.M.

Le spese complessivamente sostenute dal Provveditorato, per studi e progettazioni, ammontano alla data del 31.12.2011 a € 821.080,24.

Il Provveditorato ha altresì contribuito alla formazione del III Piano degli interventi sul patrimonio scolastico, successivamente integrato dal Commissario delegato.

Corpo Forestale dello Stato

Occorre altresì ricordare in chiusura che con convenzione n. 554 di reg. del 15.12.2010 il Comando regionale Abruzzo del Corpo Forestale dello Stato ha messo a disposizione del Provveditorato € 1.650.000,00, provenienti dal Ministero dell'Ambiente, tramite l'Ente Parco del Gran Sasso e dei Monti della Laga, per realizzare alloggi di servizio in L'Aquila, sempre in conseguenza dell'evento sismico del 6 aprile 2009. Sono in corso studi e progettazioni.

Presidio Sanitario di Paganica (L'Aquila)

Il 30 agosto 2011 è stato sottoscritto un accordo tra Provveditorato, Dipartimento della Protezione civile e Amministrazione dei Beni separati di Paganica per la realizzazione di un presidio sanitario. L'importo complessivo, pari a € 1.000.000,00, proviene da donazioni. L'attività è in fase di avvio.

Complesso sportivo di Acquasanta in L'Aquila

Con convenzione del 15 novembre 2011 il Provveditorato ha assunto le funzioni di stazione appaltante per l'intervento di ripristino ed adeguamento del Complesso sportivo in loc. Acquasanta - L'Aquila. Il finanziamento complessivo ammonta a € 3.178.880,38. È in corso di pubblicazione il bando di gara.

Passando ad illustrare le attività poste in essere nel 2011, facenti capo agli ulteriori programmi di bilancio correlati agli obiettivi in esame, si precisa quanto segue.

"Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali"

Tra le principali azioni perseguite nell'anno di riferimento, si evidenziano:

- ❖ Prosecuzione dell'attività di vigilanza ed impulso, da parte delle competenti strutture ministeriali, in ordine alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione affidate all'ANAS, alle Concessionarie autostradali vigilate da IVCA/ANAS ed agli Enti pubblici, ai fini del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali;
- ❖ Partecipazione ai processi di formazione e recepimento delle normative comunitarie di settore.
- ❖ Gestione delle risorse finanziarie di competenza per la realizzazione di infrastrutture stradali, autostradali e intermodali.

- ❖ Prosecuzione dell'attività di vigilanza ed impulso alle seguenti opere infrastrutturali affidate a RFI, già finanziate ed in corso di esecuzione:
 - Nodo di Palermo;
 - Potenziamento infrastrutture Voltri-Brignole;
 - Variante di Gozzano;
 - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio;
 - Potenziamento infrastrutturale raccordo Garfagnana e raddoppio Solignano-Fornovo
 - Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara;
 - Sagoma gabarit C galleria Direttrice Adriatica (interventi galleria Castellano e Cattolica);
 - Raddoppio Bari-Taranto
 - Realizzazione quadruplicamento - Porta Susa Stura;
 - Raddoppio Messina-Siracusa tratta Catania O.- Catania C. e tecnologie direttrice;
- ❖ Gestione, monitoraggio e controllo degli investimenti in infrastrutture ferroviarie del Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Allo scopo, Rete Ferroviaria Italiana - per gli effetti che le derivano dall'Atto di Concessione siglato nel 2000 tra il Ministero dei trasporti e Ferrovie dello Stato - in quanto gestore, è tenuta a definire, programmare e realizzare gli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti e delle linee ferroviarie, nonché alla loro messa in sicurezza. Lo strumento di programmazione degli investimenti pubblici è il Contratto di Programma attraverso cui vengono ratificati:
 - gli interventi e le opere da realizzare;
 - il loro ordine di priorità;
 - il costo degli interventi e delle opere;
 - le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

Il Contratto di Programma è definito sulla base di studi, valutazioni e proiezioni continuamente aggiornati. Tali analisi danno conto delle esigenze di investimento, ne verificano la redditività e ne quantificano i costi e i tempi di realizzazione. Inoltre, mettono a confronto i costi di gestione della rete derivanti dall'attivazione delle opere realizzate grazie agli investimenti previsti con la situazione derivante dall'ipotesi di non procedere con gli investimenti. Per gli interventi di maggiore rilevanza strategica sono elaborate analisi di costi/benefici che valutano gli impatti ambientali e sociali generati dalle nuove opere ferroviarie sulla ripartizione modale del sistema dei trasporti.

A ottobre 2007 è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2007-2011 e, successivamente, sono stati stipulati i vari aggiornamenti, con risorse stanziare a copertura sia dalle leggi finanziarie, sia dalle delibere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

Tra i principali obiettivi del Contratto vi sono, inoltre, il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative alla realizzazione di interventi di:

- manutenzione straordinaria per il miglioramento e l'upgrading della rete e delle stazioni;
- adeguamento a nuovi obblighi di legge anche per l'adeguamento delle gallerie ferroviarie e la messa in sicurezza delle linee ferroviarie;
- potenziamento delle tecnologie per la sicurezza e l'efficientamento della circolazione sulla rete, inclusi gli interventi per l'incremento della capacità;
- completamento del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (nel corso della legislatura sono state aperte le tratte Novara-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Napoli-Salerno ed è stata avviata la stazione Roma Tiburtina);
- sviluppo della rete convenzionale, inclusi raddoppi e quadruplicamenti di linea;
- ammodernamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane, dei porti e delle linee afferenti i corridoi europei;
- riassetto urbanistico e viario delle aree interessate dalle opere;

- il ripristino ambientale, tramite la risistemazione delle aree interessate dai lavori, la mitigazione dell'impatto idrogeologico ed il controllo del rumore;
- la tutela e valorizzazione dei beni storico-archeologici interferiti;
- ❖ Adozione delle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e loro progressiva applicazione, anche attraverso l'attività normativa di recepimento delle relative direttive comunitarie (si richiamano, al riguardo i decreti legislativi nn. 191/2010, 125/2010, 35/2010, 15/2010, la legge 88/2009). Dette STI tendono a creare un'omogeneizzazione e standardizzazione dei requisiti tecnici minimi dei sottosistemi ferroviari in tutta Europa. L'applicazione corretta e controllata delle STI riguarda, da un lato, tutti i nuovi grandi Progetti ferroviari transfrontalieri e nazionali (ovvero rientranti nelle c.d. TEN-T), dall'altro, gli interventi di adeguamento sostanziale delle linee esistenti. I presupposti base in materia sono la competitività e la sicurezza della modalità ferroviaria. La complessa tematica mette in gioco molteplici aspetti infrastrutturali, tecnologici, gestionali e organizzativi, che il Ministero ha seguito, monitorato e controllato nel corso della Legislatura;
- ❖ Prosecuzione delle opere per l'ampliamento dell'Alta Velocità – Alta Capacità (AV/AC).

Uno degli obiettivi principali perseguito attraverso gli interventi fondamentali relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità è il riequilibrio del sistema dei trasporti italiano oggi fortemente squilibrato a favore della strada. L'AV/AC rappresenta la punta di diamante dell'offerta infrastrutturale ferroviaria che, lungo gli itinerari di maggior traffico, accompagna importanti interventi di riorganizzazione trasportistica e di riqualificazione delle aree attraversate: nuove stazioni, servizi ferroviari regionali e metropolitani, itinerari dedicati alle merci. Le opere sono realizzate con gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2007-2011 e sono poste in essere da parte delle Ferrovie dello Stato (oggi F.S. S.p.A.) e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), anche per il tramite della società Italferr SpA. Attualmente la rete AV/AC italiana in esercizio copre circa 1.000 Km. La rete si estende lungo la direttrice Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, alla quale andranno aggiunti circa 200 km della tratta Milano-Venezia (che ha delle tratte già in funzione ed altre in realizzazione). A tale nuova direttrice si affiancherà, successivamente, ad est la linea Venezia-Trieste, e ad ovest la linea Torino-Lione, per il completamento del Corridoio V – Progetto Prioritario n. 6 (in particolare, sulla direttrice Torino-Lione, l'ultima delibera CIPE in materia del 18.11.2010 ha previsto 143 Mln. di Euro per la realizzazione del cunicolo esplorativo de La Maddalena, mentre il Contratto di Programma 2007-2011 – aggiornamento 2009 firmato in data 23.12.2010 ha previsto 104 Mln. di Euro per l'adeguamento della linea storica e 688 Mln. di Euro per il Nodo di Torino).

Altre due direttrici fondamentali ed importanti per l'AV/AC italiana sono rappresentate dalle tratte:

 - Tunnel di Base del Brennero e la linea Verona-Fortezza (sulla direttrice del Progetto Prioritario n. 1 – Corridoio I Berlino-Palermo, nonché Asse A ERTMS) attraverso il potenziamento della capacità e la realizzazione di nuove opere infrastrutturali pesanti (in particolare, su questo asse, l'ultima delibera CIPE 18.11.2010 ha stanziato 790 milioni per il primo lotto costruttivo e previsto 4,2 miliardi di Euro per il Valico del Brennero - con inizio dei lavori per lotti costruttivi non funzionali - nonché 1,6 miliardi di euro per la linea Verona-Fortezza). Si precisa che sull'opera convergono anche 1 Mld. di euro di fondi comunitari previsti per le reti TEN;
 - Milano-Chiasso (sulla direttrice del Progetto Prioritario n. 24 – Corridoio “Due Mari”) che analogamente prevede non solo il potenziamento della capacità ma anche la realizzazione di nuove opere infrastrutturali pesanti (il predetto Contratto di Programma 2007-2011 ha previsto per ora circa 483 Mln. di euro per la realizzazione ed il potenziamento del collegamento nord-sud, esclusa l'AV e gli ulteriori investimenti richiesti dal Comitato Italo-Svizzero).

Obiettivi specifici dell'Alta Velocità/Alta Capacità italiana sono:

- aumentare di oltre il doppio la capacità complessiva del sistema ferroviario italiano nelle relazioni principali;
- aumentare l'efficienza e la velocità dei collegamenti tra i terminali serviti dall'AV/AC e dalle linee esistenti;
- consentire un nuovo assetto funzionale delle aree metropolitane con riorganizzazione del trasporto urbano;
- separare i traffici di lunga e medio-breve percorrenza e dedicare le linee esistenti al trasporto locale, regionale e merci;
- creare nuove interconnessioni con porti, interporti e aeroporti;
- consentire la piena integrazione con la rete AV europea e con i corridoi intermodali internazionali tramite standard tecnologici di interoperabilità e con lo sviluppo delle direttrici dei valichi;
- rispettare l'ambiente mediante valutazioni strategiche ambientali. In particolare, sul lato ambientale la rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana è una rete a basso livello di impatto ambientale: solo sulla Milano-Bologna è stato messo a dimora più di un milione di piante che contribuiscono a neutralizzare i grandi quantitativi di anidride carbonica emessa in atmosfera. In termini di vantaggi ecologici, i risultati dell'AV sono un esempio concreto della vantaggiosità ambientale del trasporto ferroviario. Alla fine del 2009 l'aumento medio di viaggiatori registrato dal Frecciarossa è stato, infatti, di circa il 25% rispetto al 2008, con una quota di mercato tra Roma e Milano passata dal 38 al 50% e un conseguente risparmio di oltre 30 mila tonnellate di CO₂. Un beneficio importante e in continua crescita, come rivelano i dati di traffico che vedono, nel 2010, l'AV italiana scelta da circa più di 26 milioni di viaggiatori, cifra che supera nettamente il risultato complessivo dell'anno precedente. La rete AV, in termini ambientali, significa anche:
- 230 km di barriere antirumore;
- 1.670 ettari di interventi a verde;
- 300 accordi volontari per l'inserimento socio-ambientale dell'opera;
- circa il 25% dell'investimento per le spese socio-ambientali.

Infine, la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli si completa, nei grandi nodi metropolitani di Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, con le stazioni destinate ad accogliere i treni AV, ristrutturate e riqualificate o integrate con stazioni completamente nuove progettate da architetti di grande fama vincitori di concorsi internazionali di progettazione. Oltre alla funzione di terminali trasportistici e di complessi di alto pregio monumentale e architettonico, le nuove stazioni sono destinate a svolgere funzioni commerciali, culturali e di riqualificazione territoriale.

“Sistemi idrici, idraulici ed elettrici”

Anche in tale settore, si è dato corso alla prosecuzione dell'attività di vigilanza e di impulso riguardo a una serie di interventi relativi:

a) alle reti idriche già finanziate ed in corso di esecuzione; in particolare, tale attività ha riguardato:

- Regione Calabria - Ristrutturazione rete idrica, monitoraggio e telecontrollo nel Comune di Cosenza;
- Regione Calabria - Rifacimento rete idrica rete fognaria tratto Garofano/Rusoli nel Comune di Castrolibero (CS);
- Regione Calabria - Lavori di disinquinamento ambientale con razionalizzazione dei sistemi di collettamento e costruzione di n. 2 impianti di depurazione nel Comune di San Marco Argentano (CS);
- Regione Campania - Ristrutturazione rete idrica nel Comune di Ceppaloni (BN);
- Regione Molise - Adeguamento reti infrastrutturali per la raccolta ed evacuazione delle acque reflue nere - 1° stralcio - Rete fognaria zona Lido Regione di Campomarino;

- Regione Sardegna - Riassetto funzionale della linea di adduzione irrigua ed idropotabile per il settore Budoni - San Teodoro alimentata dal serbatoio Maccheronis;
- Regione Sardegna - Risanamento e riassetto funzionale del canale principale adduttore alimentato dai serbatoi del medio Flumendosa;
- Regione Basilicata - Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (1° lotto funzionale);
- Regione Basilicata - Razionalizzazione della risorsa idrica e completamento degli acquedotti per usi civili nel comprensorio del Basso Sinni;
- Regione Puglia - Completamento e ammodernamento impianto di distribuzione del distretto 11 del comprensorio del Fortore con sistema automatizzato di consegna e regolazione dell'acqua;
- Regione Puglia - Manutenzione straordinaria della tratta suburbana del canale Fosso Pila in agro di Cerignola.

b) alle dighe affidate ai Commissari; tale attività ha riguardato:

- monitoraggio idraulico grandi dighe (decreto legge n. 79/2004);
- completamento monitoraggio grandi dighe (direttiva Ministro del 20 aprile 2009, n. 16473). In proposito, si evidenzia che è stato completato il monitoraggio idraulico delle prime 250 grandi dighe, come previsto e finanziato dal predetto decreto legge n. 79/2004 (del valore di oltre 2 milioni di euro). Con tale sistema di monitoraggio il Ministero, dall'apposita sala operativa, ubicata presso la sede della competente struttura ministeriale, può tenere sotto controllo, in continuo ed in tempo reale, il livello di invaso delle dighe monitorate, ciò ai fini di poter valutare i volumi di acqua disponibili e quelli eventualmente da rilasciare al fine della laminazione delle piene. Peraltro, è stata avviata l'estensione del sopra citato monitoraggio idraulico ad altre 25 grandi dighe gestite da soggetti pubblici, prevedendo anche l'installazione della necessaria strumentazione di cui ne erano prive. Tale intervento è finanziato con le risorse provenienti dai contributi dei gestori delle dighe.

Alle attività sopra indicate, correlate all'obiettivo strategico "Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche", connesso alla priorità politica "Sviluppo delle infrastrutture e delle Grandi Opere", si sono affiancate le ulteriori azioni nel settore attinenti a un altro obiettivo considerato strategico anche per l'anno 2011: "Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri" inerente ad un'altra priorità politica del medesimo anno "Sicurezza". Circa gli altri interventi concernenti tale priorità e quest'ultimo obiettivo si riferirà nel prosieguo della relazione. Fin d'ora, invece, si espongono, sinteticamente, gli interventi che, pur connessi ad essi, concernono il settore "dighe" in esame; ciò al fine di fornire una visione d'insieme delle più rilevanti azioni poste in essere in detto settore nel medesimo anno.

A tale riguardo, si evidenzia che la competente struttura ministeriale, in cui sono confluite le funzioni e le risorse del soppresso Registro Italiano Dighe, pur con le difficoltà connesse alla riorganizzazione delle relative strutture e risorse umane e strumentali, ha assicurato lo svolgimento dei compiti previsti dalla vigente legislazione in materia (DPR n. 1363/59 e legge n. 584/94), confermati in capo alle strutture ministeriali anche a seguito del decentramento/conferimento di competenze alle Regioni e Province autonome avviato con il decreto legislativo n. 112/98.

Trattasi, in primis, della vigilanza sulle opere di sbarramento (n. 540 grandi dighe), e sulle correlate azioni poste in essere dai soggetti concessionari della risorsa idrica e delle relative opere stesse, ai fini della tutela e della salvaguardia della pubblica incolumità.

Le attività di vigilanza sono state esplicitate, come per legge, attraverso l'effettuazione di visite ispettive, con sopralluogo alle opere di sbarramento (due volte nell'anno), precedute e seguite dal costante controllo del comportamento delle opere stesse mediate l'esame e la valutazione tecnica degli esiti dei rilevamenti strumentali delle apparecchiature di monitoraggio poste a presidio delle singole opere di sbarramento.

All'attività di vigilanza ordinaria è stata affiancata quella straordinaria esplicitata, in stretta collaborazione con gli organismi di protezione civile regionali e nazionali, in occasione ed in conseguenza delle situazioni di emergenza verificatesi localmente, per eventi di piena o dissesti idrogeologici, ovvero verificatesi a larga scala come in occasione del terremoto che ha investito la provincia de L'Aquila; detto ultimo evento ha, infatti, interessato anche n. 23 dighe per le quali si sono resi necessari continui, specifici e dettagliati sopralluoghi.

Completano il quadro delle attività le approvazioni tecniche rese - sempre a termini di legge - sui progetti/perizie presentati, previe relative istruttorie, la vigilanza ed il controllo esplicitato sulle opere in corso di esecuzione e le autorizzazioni rilasciate per l'incremento delle risorse idriche nei serbatoi artificiali che risultano ancora nella fase di esercizio sperimentale.

Inoltre, nell'ambito dell'espletamento delle attività connesse all'attuazione APQ, la competente struttura ministeriale, oltre ad effettuare le erogazioni finanziarie ai vari soggetti pubblici attuatori degli interventi nel settore (mediamente 22 milioni di euro annui), realizza il monitoraggio sull'andamento dei principali interventi finanziati, fornendo il supporto necessario per il superamento di criticità riscontrate e dando impulso all'avanzamento delle stesse opere.

Priorità politica 2 “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali***
- ✓ ***Miglioramento del servizio di trasporto***

Tali obiettivi risultano collegati, nell'ambito della missione “Diritto alla mobilità”, al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” per gli interventi prioritari in materia di metropolitane, al programma “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne” per gli interventi in materia di infrastrutture portuali, al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” per gli interventi prioritari in materia di reti ferroviarie, al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo” per gli interventi prioritari in materia di trasporto aereo e al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale” per gli interventi prioritari in materia di trasporto stradale.

Prima di indicare le azioni adottate per il rilancio degli interventi riguardanti gli obiettivi strategici suindicati, si ritiene utile precisare che il settore del trasporto pubblico locale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del paese. Per ridurre la congestione, garantire il benessere dei cittadini, sostenere l'economia, preservare l'ambiente, ridurre gli incidenti automobilistici e le loro conseguenze, non può prescindersi da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito soltanto potenziando e rendendo efficiente il servizio di trasporto pubblico.

Dai dati esaminati dalla Direzione generale per il trasporto pubblico locale, risulta che il comparto del trasporto pubblico locale conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali il 26% svolge servizio urbano, il 55% solo servizio extraurbano ed il 19% entrambi i tipi di servizio). La media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

Inoltre, dal punto di vista finanziario, il settore sembra incidere per la spesa corrente sulla finanza pubblica con un costo “storico” di circa 7,9 miliardi, di cui circa 2 miliardi per i servizi ferroviari regionali eserciti da Trenitalia S.p.A..

Tale costo, a seguito della riduzione dei trasferimenti dallo Stato alle Regioni, introdotta dal D.L. 78/10, risultava non coperto per circa 1,4 miliardi. Detto importo è poi risultato sostanzialmente compensato per il 2012 dalle risorse stanziato, anche ai sensi dell'art. 30, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità ed il consolidamento

dei conti pubblici (Manovra Monti) sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale anche ferroviario nelle Regioni a statuto ordinario ex art. 21, comma 3, del D.L. 98/2011.

I compiti istituzionali in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono attribuiti alle Regioni; residuano in capo allo Stato le competenze in materia di:

- sicurezza degli impianti fissi di trasporto e dei relativi servizi;
- individuazione degli interventi in conto capitale da ammettere a contribuzione statale;
- monitoraggio sulle modalità di esercizio delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione attribuite alle Regioni.

Tale ultima attività risulta particolarmente rilevante ai fini della completa attuazione di qualsiasi processo di razionalizzazione, efficientamento e riforma nel settore.

In merito, è opportuno evidenziare che l'assenza di dati "reali e certificati", ha di fatto nel tempo impedito l'adozione di provvedimenti legislativi tecnicamente mirati, in grado di ridurre le diseconomie nel settore.

Ad oggi, infatti, gli unici dati ufficiali relativi al trasporto pubblico locale risultano essere quelli, statistici, del Conto Nazionale Trasporti, nonché quelli più dettagliati acquisiti, ai sensi dell'art. 8 del D.lgs. 422/97, da questo Ministero, limitatamente alle ferrovie secondarie.

A risolvere la criticità in argomento, dovrebbe contribuire l'attivazione dell'Osservatorio sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale previsto dall'art.1, comma 300, della legge 244/2007, che potrà consentire l'acquisizione di tutti i dati reali del settore, condivisi da tutti i soggetti istituzionali coinvolti.

In merito, occorre rilevare che, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale n. 325 del 25 novembre 2011 (con cui sono fissati i criteri di funzionamento dell'Osservatorio), l'attivazione dell'Osservatorio è attualmente condizionata dalla sola individuazione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze di propri qualificati rappresentanti in seno allo stesso.

L'Amministrazione ha, inoltre, rappresentato l'opportunità di un intervento legislativo che imponga direttamente alle aziende del settore l'obbligo periodico di trasmissione all'Osservatorio, per via telematica, di dati trasportistici ed economici (certificati), con la previsione di un divieto di erogazione di contributi pubblici o corrispettivi di contratti di servizio pubblico qualora i dati in parola non risultino pervenuti.

Circa il quadro normativo del settore, si riporta di seguito una breve sintesi riepilogativa della normativa vigente e delle possibili evoluzioni della stessa.

Con l'emanazione del D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo n.59," il settore è stato oggetto di una riforma non completata o che, comunque, non ha prodotto gli effetti previsti.

Di fatto, l'applicazione di tale decreto legislativo, anziché rendere più efficaci, efficienti ed economici i servizi pubblici erogati ha prodotto servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti, a fronte di costi incrementati negli ultimi anni.

Ciò deve imputarsi:

- a) alla mancata individuazione, da parte delle Regioni, dei c.d. "servizi minimi" destinati ad assicurare il diritto alla mobilità mediante una revisione dei "servizi storici", diretta ad un utilizzo razionale e secondo criteri di priorità delle risorse finanziarie disponibili;
- b) alla mancata liberalizzazione del settore che non ha prodotto la progressiva riduzione dei costi a fronte di una migliore qualità e di una maggiore quantità dei servizi eserciti;
- c) alla mancata applicazione del rapporto dello 0,35% tra ricavi e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura sia per l'individuazione dei servizi che per la scelta del vettore per prestarli.

A distanza di 14 anni dall'entrata in vigore del richiamato D.lgs., infatti, i servizi minimi risultano individuati (con criteri spesso non trasportistici) confermando sostanzialmente la base "storica", senza che si sia provveduto alla soppressione di "servizi inutili", "scarsamente utili" e "sovrapposti" (con il conseguenziale mancato dirottamento delle risorse liberate sull'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi necessari). Inoltre, la liberalizzazione è stata reiteratamente rinviata, sino ad

essere inibita o fortemente condizionata, tanto da creare una situazione in cui è attuata solo fittiziamente, con la conseguenza che i costi dei servizi non vengono determinati dal libero mercato ma sono definiti, per lo più, da aziende (spesso in mano pubblica) che, a fronte dell'incapacità di ridurre le proprie inefficienze, hanno quantificato i corrispettivi per i servizi offerti sulla base di una spesa storica progressivamente incrementata (senza alcun limite posto da standard o parametri di riferimento legislativi, venuti meno in nome della liberalizzazione che si sarebbe dovuta attuare).

In tale realtà, la legge 5 maggio 2009 n. 42, in materia di federalismo fiscale, ha introdotto, all'articolo 8, comma 1, punto 2, lettera b) ed all'articolo 9, comma 1, punto 2, lettera f), criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica e dell'individuazione per il trasporto pubblico locale di "costi standard", "fabbisogno standard" e di "livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale".

Tali criteri, se applicati correttamente, dovrebbero consentire il parziale superamento delle criticità sopra elencate e favorire un corretto sviluppo del settore, ove abbinati ad un'efficace riprogrammazione che tenga conto delle risorse "effettivamente necessarie" per garantire servizi "utili," individuati secondo criteri di priorità. I criteri di priorità in parola permetterebbero, inoltre, di utilizzare in modo efficace le risorse finanziarie "effettivamente disponibili," evitando la progressiva crescita del disavanzo del settore.

Ciò premesso, ritornando alla tematica specifica del rilancio dei predetti interventi nel settore delle metropolitane, che costituiscono un importante segmento del trasporto pubblico locale, si evidenzia che l'Amministrazione ha, innanzitutto, implementato l'attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa. In particolare, tale attività è stata espletata attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati con le risorse della legge n. 211/92, di cui alla tabella di seguito riportata. In particolare l'attività di monitoraggio è stata espletata alla fine del primo e del secondo semestre dell'anno in corso, confrontando la produzione effettiva alla fine dei due semestri con la produzione stimata, quest'ultima acquisita in precedenza dai soggetti attuatori.

Nella tabella sono indicate le produzioni stimate e quelle effettive per i singoli interventi, dal cui confronto derivano le seguenti considerazioni.

OPERE	IMPORTO APPROVATO TOTALE	IMPORTO CONTRATTUALIZZATO LAVORI	Importo produzione stimata al 31.12.10	Produzione stimata anno 2011	Importo totale produzione stimata al 31.12.11	% totale avanzamento lavori al 31.12.11	Importo produzione stimata 1° semestre 2011	Importo produzione stimata 2° semestre 2011	Importo produzione effettiva 1° sem. 2011	Importo produzione effettiva 2° sem. 2011
	1	(a)	(b)	(c=f+g)	(d=b+c)	(e=d/a)	(f)	(g)	(h)	(i)
RESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino - Eufemia	642,61	606,71	453,21	88,53	541,74	89,29%	43,73	44,80	37,06	58,73
ENEZIA: Linea tramviaria Favaro - Iestres - Marghera - Venezia	168,83	138,90	122,00	13,50	135,50	97,55%	7,50	6,00	3,74	1,30
MILANO: Metropolitana linea M5	643,99	552,38	402,70	70,77	473,47	85,71%	37,08	33,69	25,09	30,86
INOVA: Metropolitana Tratta De errari - Brignole	131,78	153,43	94,34	13,41	107,75	70,23%	6,19	7,22	7,49	17,51
ORINO: Linea metropolitana Collegno - Iorta Nuova - Lingotto	1004,51	979,50	950,30	44,10	979,50	100,00%	34,90	9,20	26,10	1,60
OLOGNA: Filovia guidata - Rete CIVIS	182,16	161,47	80,56	52,20	132,76	82,22%	11,78	40,42	11,78	3,17
OMA: Sistema filoviario Eur Fermi - Ior dei Cenci	131,44	107,50	2,40	39,00	41,40	38,51%	12,40	26,60	14,61	9,00
OMA: Metropolitana linea B: Iramazione P.zza Bologna - Conca 'Oro	482,90	329,79	177,60	75,48	253,08	76,74%	47,30	28,18	32,90	44,60
ATINA: Rete tramviaria su gomma	139,61	139,61	13,50	28,00	41,50	29,73%	12,50	15,50	12,79	0,00
ERROVIA CIRCUMETNEA: Ietropolitana Borgo - Nesima	79,82	77,60	34,60	18,00	52,60	67,78%	8,00	10,00	4,70	4,90
totale	3.607,65	3.246,89	2.331,21	442,99	2759,30		221,38	221,61	176,26	171,67

Dall'attività di monitoraggio risulta che:

- gli interventi relativi alla linea metropolitana di Brescia, alla linea metropolitana di Genova, alla linea metropolitana di Roma hanno raggiunto una produzione superiore a quella stimata;
- gli interventi relativi alla linea metropolitana M5 di Milano e alla linea metropolitana di Torino presentano una produzione effettiva al disotto della produzione stimata, il che può considerarsi fisiologico nella realizzazione di opere di notevole consistenza quali quelle oggetto di monitoraggio.

Necessitano invece di alcune riflessioni gli interventi di seguito elencati:

Comune di Venezia: Linea tranviaria Favaro-Mestre-Marghera-Venezia

Dalle informazioni acquisite dal Comune risulta che la minor produzione nel secondo semestre è stata determinata da problematiche intervenute nuovamente sul sottopasso della stazione di Mestre con necessità di riprogettazione dello stesso; inoltre non sono stati avviati i lavori di completamento del lotto per il collegamento con Venezia in quanto subordinati alla sottoscrizione di alcune Convenzioni con i soggetti coinvolti.

Comune di Roma: Filovia Eur Tor de Cenci-Eur Laurentina

Le informazioni acquisite dal Comune ed in particolare dal soggetto attuatore Roma metropolitana evidenziano che la mancata produzione rispetto a quanto stimato è stata determinata da problematiche di avvio di un lotto dei lavori, per il quale è stato necessario attivare una specifica Conferenza di Servizi.

Comune di Bologna: Filovia guidata - Rete CIVIS

Le informazioni acquisite dal Comune di Bologna ed in particolare dal soggetto attuatore ATC hanno evidenziato che le ragioni che hanno determinato la discordanza tra la produzione prevista e quella effettiva sono essenzialmente attribuibili a problematiche di natura contrattuale che hanno comportato una sospensione dei lavori nell'ottobre 2011.

Comune di Latina: Rete tranviaria su gomma

Dalle informazioni acquisite dal Comune si è rilevata una fase di stallo delle attività connessa anche alla verifica della disponibilità di risorse per il futuro esercizio della rete tranviaria. L'intervento è monitorato da questa Direzione anche al fine di verificare se sussistano ancora le condizioni per il mantenimento dei contributi statali finalizzati alla realizzazione dell'opera.

Ferrovia Circumetnea: La Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea ha evidenziato che il ritardo della produzione è da attribuirsi ad imprevisti connessi al consolidamento del fronte di scavo della galleria.

L'art. 1, comma 1016 della legge finanziaria 2007 e la L. n. 133/08, art 63, comma 12 hanno affidato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il compito di valutare le esigenze più valide ed urgenti in tema di trasporto, al fine di predisporre un piano di riparto dei fondi destinati sia al completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della L. n. 211/1992 sia a nuovi interventi. Per quanto riguarda questi ultimi l'attività istruttoria da parte della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale ai fini della predisposizione del piano di riparto delle risorse è stata completata nel 2010 e trasmessa la CIPE nell'ottobre dello stesso anno. Sull'argomento il CIPE si è espresso nella seduta del 6.12.11, ma la relativa deliberazione non è a tutt'oggi stata ancora pubblicata.

Per gli interventi di cui all'art. 10, relativi alle ferrovie locali, le cui competenze in materia amministrativa sono state attribuite alle Regioni, tale attività di monitoraggio del Ministero si espleta nei riguardi delle amministrazioni regionali e non direttamente sui soggetti beneficiari: in particolare questa amministrazione:

monitora l'attuazione degli Accordi di Programma ex. Art. 15 del D. lgs. 422/97 stipulati dal Ministero con le singole Regioni a statuto ordinario