

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. CCVIII
n. 52**

RELAZIONE

**SULLO STATO DELLA SPESA, SULL'EFFICACIA
NELL'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE E SUL
GRADO DI EFFICIENZA DELL'AZIONE AMMINI-
STRATIVA SVOLTA DAL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

(Anno 2011)

*(Articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244,
e successive modificazioni)*

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(PASSERA)*

Trasmessa alla Presidenza il 17 luglio 2012

PAGINA BIANCA

INDICE

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i>	5
1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche	»	6
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione	»	10
3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane	»	14
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti	»	21
5. Nuove metodologie per la misurazione dei risultati dell'azione amministrativa proposte dal Comitato Tecnico scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato	»	114
<i>Allegati</i>	»	115

PAGINA BIANCA

Premessa

Ai sensi dell'art. 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dall'art. 10 della legge 4 marzo 2009, n. 15, ciascun Ministro, entro il 15 giugno di ogni anno, trasmette alle Camere, per l'esame delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per profili di coerenza ordinamentale e finanziaria, una relazione, in ordine all'anno precedente, sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse nelle amministrazioni di rispettiva competenza e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta, con riferimento alle missioni e ai programmi in cui si articola il bilancio.

Dette relazioni sono predisposte sulla base di un'istruttoria effettuata dagli Organismi indipendenti di valutazione della performance, secondo le linee guida fornite, ai sensi del richiamato art. 3, comma 69, dal Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato, insediato presso il Dipartimento per l'attuazione del programma di Governo.

Per l'anno 2011, le menzionate linee guida risultano indicate, costituendone parte integrante, alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 marzo 2011 sulla programmazione strategica 2011 delle Amministrazioni responsabili dell'attuazione del Programma di Governo.

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate linee guida, per l'anno 2011, i risultati dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raggiunti con le risorse assegnate e spese nell'anno di riferimento.

Inoltre, nella medesima relazione, come richiesto dalla Ragioneria generale dello Stato, con circolare n.38/2010, attuativa del decreto legge n.185/2008, art. 9, commi 1-ter e 1-quater e del decreto legge n.78/2009, art. 9, comma 1, lettera a), punto3), è stato altresì inserito, in allegato, il rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio allo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle risorse ed evitare la formazione di nuove situazioni debitorie.

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

La grave crisi che, di recente, ha scosso i mercati mondiali sta determinando un nuovo disegno delle politiche economiche europee ed internazionali, con le inevitabili ricadute anche a livello nazionale. In tutti i principali consensi internazionali (G20, G7, IMF, UE), in cui si è discusso delle strategie da adottare per fronteggiare gli effetti negativi di tale crisi ed uscire dalla stessa, la conclusione condivisa è stata che l'obiettivo principale delle politiche economiche - una crescita duratura ed equa - non è raggiungibile, se non in un contesto di stabilità finanziaria intesa quale entità complessa di cui fanno parte tanto gli equilibri di finanza pubblica quanto quelli di finanza privata (il comportamento delle famiglie, la struttura bancaria, le proiezioni pensionistiche, l'andamento delle partite correnti della bilancia dei pagamenti, etc.). Conseguentemente, sia a livello G20 che UE, sono stati formalizzati tre indispensabili processi di riforma e sorveglianza multilaterale:

- a) riforma globale del settore bancario e finanziario;
- b) sorveglianza fiscale, che in UE si concretizza con la revisione del Patto di stabilità e di crescita, attraverso il rafforzamento dei criteri di contenimento del deficit e di riduzione del debito pubblico, anche con l'introduzione di pesanti sanzioni in caso di mancato rispetto degli impegni;
- c) sorveglianza macroeconomica, che in UE si concretizza con l'introduzione di un processo di monitoraggio degli squilibri strutturali dell'economia, parallelo e contemporaneo a quello di sorveglianza fiscale di cui al punto b).

Nel contesto della programmata stabilità finanziaria intesa come sopra, è maturata la scelta compiuta dal Consiglio Europeo, a marzo 2010, di adottare la nuova strategia denominata "Europa 2020", elaborata dalla Commissione Europea, per rilanciare l'economia dell'UE per il prossimo decennio. Detta strategia individua tre motori di crescita, da realizzare mediante azioni concrete a livello europeo e nazionale:

- crescita intelligente (promuovendo la conoscenza, l'innovazione, l'istruzione e la società digitale);
- crescita sostenibile (rendendo la produzione più efficiente sotto il profilo delle risorse e rilanciando contemporaneamente la nostra competitività);
- crescita inclusiva (incentivando la partecipazione al mercato del lavoro, l'acquisizione di competenze e la lotta alla povertà).

Attraverso le azioni finalizzate ai tre tipi di crescita suindicati, l'UE e i singoli Paesi membri sono chiamati a raggiungere cinque traguardi principali, che i medesimi Paesi saranno invitati a tradurre in obiettivi nazionali definiti in funzione delle situazioni di partenza:

- innalzamento del tasso di occupazione ad almeno il 75% (oggi al 69%);
- aumento della spesa per ricerca e sviluppo al 3% del prodotto interno lordo. Attualmente quest'ultima rappresenta soltanto il 2% del PIL, un livello di gran lunga inferiore a quello di USA e Giappone;
- riconferma degli ambiziosi obiettivi in materia di contrasto ai cambiamenti climatici, attraverso il conseguimento dei seguenti obiettivi: +20% di produzione da fonti rinnovabili, + 20% di risparmio energetico, -20% di emissioni di gas serra;
- riduzione del tasso di povertà del 25%, in modo da consentire a circa venti milioni di cittadini europei di superare l'attuale condizione di indigenza;
- nel campo dell'istruzione, riduzione della percentuale di abbandono scolastico (oggi al 15%) al di sotto della soglia del 10%; incremento dal 31% al 41% della percentuale della popolazione con età pari o superiore a trenta anni in possesso di un diploma di laurea o titolo di studio universitario equipollente.

Per raggiungere questi traguardi, la Commissione, nell'ambito della predetta strategia, ha proposto un programma, anch'esso denominato "Europa 2020", che prevede una serie di iniziative la cui

realizzazione deve costituire una priorità comune, che richiederà interventi a tutti i livelli: organizzazioni dell'UE, Stati membri, autorità locali e regionali.

Le iniziative da adottare a livello nazionale per l'attuazione di detto programma sono state presentate in un apposito documento denominato “Piano Nazionale delle Riforme”(PNR) che, insieme al documento del “Programma di Stabilità”, ha già tracciato le linee fondamentali di sviluppo per i prossimi anni in coerenza con la strategia “Europa 2020”.

Tra le misure che il Governo ha adottato per il raggiungimento degli obiettivi di politica economica ritenute indispensabili per la crescita del Paese, una delle azioni principali rimane il capitolo Infrastrutture e Sviluppo, di cui la parte riferibile al programma infrastrutture strategiche ha, come priorità dell'Annual Growth Survey, quella di liberare le potenzialità del mercato unico e di attrarre capitale privato per finanziare la crescita, attraverso la rimozione dei vincoli allo sviluppo e di riduzione delle disparità regionali.

Tali linee strategiche hanno fatto confluire il Programma Infrastrutture Strategiche nel Programma Nazionale di Riforma e, al tempo stesso, hanno preso corpo e consistenza le proposte programmatiche e progettuali.

L'attenzione di questo Dicastero è rivolta, in particolare, alla realizzazione delle opere infrastrutturali viarie, metropolitane, ferroviarie ed annesse programmate già in sede di “Legge Obiettivo” e rivolte ad ampliare l'offerta dei servizi di trasporto e a superare i vincoli all'accesso sia dell'area espositiva, sia dell'intero sistema territoriale interessato.

Al processo di infrastrutturazione organico del Paese dovranno accompagnarsi:

- gli interventi per l'attuazione del Piano Casa, quale prima tessera programmatica di un più ampio progetto di riqualificazione organica delle città attraverso una “Legge Obiettivo”ad hoc, considerato che all'interno delle città si svolge oltre il 70% delle attività del terziario e che, quindi, costituiscono centri vitali per l'economia;
- le politiche di governo del trasporto nelle varie modalità in sintonia con gli orientamenti comunitari. In particolare, nel comparto, le azioni da perseguire, nel solco della continuità con i precedenti anni, sono:
- la liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'incremento dell'offerta di tale trasporto, problematiche comuni a tutti i Paesi europei, che richiedono comportamenti di reciprocità e una competizione non limitata all'interno di singoli segmenti della rete ma estesa all'intero sistema comunitario: percorso ancora lungo e difficoltoso ma da affrontare con impegno e costanza per evitare che l'offerta ferroviaria diventi marginale e risponda, al massimo, ad una domanda pendolare o, addirittura, di tipo metropolitano, tenuto conto che, dal 27% del 1975 al 9-8% previsto tra pochi anni, il trasporto su ferrovia risulta ormai ridotto in ambito comunitario di due terzi;
- l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico in ambito urbano: nonostante gli investimenti già disposti da questo Governo nelle reti metropolitane e nel trasporto ferroviario regionale, permane l'assoluta emergenza di un'offerta incapace di soddisfare una domanda in continua crescita, con grave indebitamento delle aziende e degli enti locali, con la problematica della liberalizzazione dei servizi ancora in gran parte da affrontare e con gli elevati costi per le collettività sia della congestione che dell'inquinamento atmosferico. La mobilità urbana è ormai un'emergenza di valenza nazionale. La Conferenza unificata Stato Regioni può diventare la sede per identificare un Piano organico attraverso il quale superare il forte indebitamento accumulato e procedere al risanamento gestionale delle aziende, nonché al rinnovo del materiale rotabile su gomma;
- il rilancio dell'offerta portuale e la riconfigurazione strategica complessiva del ruolo dei porti, che consenta agli stessi di “fare sistema” per fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area del Mediterraneo, che è diventato uno dei centri nevralgici della politica e dell'economia mondiale. L'Italia non può perdere l'occasione di svolgere un ruolo chiave nei prossimi anni all'interno del Mediterraneo,

come emerge dal Documento “Wider Europe” prodotto dall’Unione Europea nel 2005 e che è a tutti gli effetti il Piano Euromediterraneo. Per questo motivo, il nostro Paese ha proposto all’Unione Europea, che si è espressa favorevolmente al riguardo, di avviare una rivisitazione ed un monitoraggio delle reti TEN ed una contestuale interazione tra il quadro programmatico di dette reti e l’intero sistema Euromediterraneo;

- l’integrazione funzionale delle reti trasportistiche su ferro e su strada con impianti portuali ed interportuali strategici all’interno delle c.d. “Piastre Logistiche”: reti e nodi sono il tessuto connettivo che rende economico o diseconomico l’intero ”sistema Paese”; non procedere a detta integrazione funzionale significa ritardare la crescita e lo sviluppo economico globale;
- l’incremento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto ed, in particolare, in quella stradale in cui, nonostante i recuperi degli ultimi anni, continuiamo a registrare un livello elevato di mortalità per incidenti stradali, occupando, rispetto agli altri Paesi dell’Unione Europea a 15 Stati, l’11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale. Per creare condizioni di ulteriore recupero ed avvicinarci sempre di più al comune obiettivo europeo di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010, occorre, innanzitutto, portare a compimento la riforma del Codice della Strada, aggiornare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, rivedendone i meccanismi attuativi al fine di passare da una fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che presentino progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana; rafforzare le sedi di coordinamento e confronto sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti; creare un sistema di monitoraggio su tali misure e risultati; migliorare l’educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado;
- l’incentivazione dell’incremento, adeguamento, ampliamento e ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e delle infrastrutture strategiche ad esse connesse, prevedendo la possibilità che l’ENAC e le società di gestione dei grandi aeroporti concordino sistemi di tariffazione pluriennale orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi e all’adeguata remunerazione del capitale privato.

In coerenza con il richiamato quadro di Programmazione economico-finanziaria 2011-2013 e con le missioni del Programma di Governo nei comparti di competenza, nonché con la recente normativa contenente provvedimenti anticrisi, le priorità politiche di settore da realizzare specificatamente per l’anno 2011, con le relative aree di intervento, sono state determinate con l’atto di indirizzo ministeriale del, 26 febbraio 2010 n. 176/SECIN/3.1 , come appresso specificato:

Priorità politica 1 - Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere

Aree di intervento:

1. Prosecuzione dell’attività di rilancio della “Legge Obiettivo” e delle Grandi Opere, attraverso la realizzazione degli interventi prioritari in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione, proseguendo, altresì, nelle attività di monitoraggio;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici. Potenziamento delle attività di vigilanza in materia.;
3. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa ”Piano Casa” per l’incremento dell’offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d’intesa con le regioni e gli enti locali. Riqualificazione organica delle città;

4. Interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei comparti infrastrutturali di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

Priorità politica 2 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

1. Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto, anche attraverso una maggiore competizione fra gli operatori, ai fini di una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
1. Interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale;
2. Sostegno del trasporto marittimo, con riguardo alle autostrade del mare, al potenziamento degli impianti e dei servizi portuali, allo sviluppo dell'intermodalità, all'ampliamento dell'autonomia funzionale delle autorità portuali con contestuale potenziamento del controllo ministeriale. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;
3. Rafforzamento delle misure tese al rilancio del trasporto aereo, nell'ambito di un Master Plan dell'offerta aeroportuale quale Piano di Impresa Paese nel settore;
4. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei settori dei servizi di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

Priorità politica 3 - Sicurezza

Aree di intervento:

1. Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, in particolare nella modalità stradale;
2. Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri;
3. Vigilanza delle coste;
4. Salvaguardia della vita umana in mare.

Priorità politica 4 - Ammodernamento del Ministero

Aree di intervento:

1. Attuazione del ciclo di gestione della performance: programmazione per obiettivi correlati alle risorse, monitoraggio dei risultati, misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale, utilizzo dei sistemi premianti, rendicontazione dei risultati all'interno e all'esterno dell'Amministrazione;
2. Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche;
3. Rafforzamento della comunicazione interna ed esterna;
4. Valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua;
5. Semplificazione amministrativa, finalizzata anche alla riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie. Diffusione delle buone prassi tra gli uffici.

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione

Le missioni e i programmi dello stato di previsione della spesa, per l'anno 2011, del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, di cui al prospetto riassuntivo allegato (tav. 1), con l'indicazione delle attività connesse, secondo il documento "Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato- Esercizio finanziario 2011" elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, risultano:

- Missione 4 "*L'Italia in Europa e nel mondo*", condivisa con i Ministeri dell'istruzione, dell'università e della ricerca, degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, comprendente un solo programma:
 - ✓ Programma 16 "*Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale*" finalizzato alla realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero.
- Missione 7 "*Ordine pubblico e sicurezza*", condivisa con i Ministeri dell'interno, dell'economia e delle finanze, delle politiche agricole, alimentari e forestali. Anche tale missione comprende, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un solo programma:
 - ✓ Programma 7 "*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*" per assicurare:
 - il controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di ship-security e port facilities-security e attività anticrimine e antimigrazione in concorso con le Forze di polizia;
 - la prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli;
 - la vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche, al fine di preservarle e di tutelarne i beni archeologici sommersi;
 - la salvaguardia della fauna marina mediante regolamentazione e controllo delle attività di pesca;
 - il controllo del demanio marittimo;
 - il concorso in soccorsi per disastri naturali;
 - la gestione amministrativa, il reclutamento e la mobilitazione del personale della Marina Militare.
- Missione 13 "*Diritto alla mobilità*" articolata in n. 6 programmi risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze:
 - ✓ Programma 1 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale" inherente:
 - Regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale;
 - Applicazione del piano nazionale della sicurezza stradali;
 - Sviluppo delle attività di servizio ai cittadini e alle imprese della Motorizzazione Civile.
 - ✓ Programma 2 "Autotrasporto ed intermodalità" concernente:
 - Pianificazione, sviluppo e vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transhipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi;
 - interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto;
 - pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale.
 - ✓ Programma 4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" riguardante:
 - Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale;
 - Partecipazione ad organismi internazionali;

- Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli Accordi;
 - Sviluppo del sistema aeroportuale;
 - Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo;
 - Vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali.
- ✓ Programma 5 “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” in materia di:
- Sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotaia nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete ferroviaria;
 - Contratto di servizio con Trenitalia;
 - Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario.
- ✓ Programma 6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” comprendente:
- Sviluppo della mobilità locale attuando politiche per il trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari, per organizzare, coordinare e regolamentare la navigazione costiera ed interna.
- ✓ Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne” comprendente:
- Sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unita' da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attivita' internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalmeccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinandone il lavoro, gestendo gli uffici di collocamento della gente di mare e ponendo in essere interventi per la formazione e l'addestramento;
 - Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.
- Missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” articolata in n. 4 programmi, risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze:
- ✓ Programma 5 “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” riguardante:
- Approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica;
 - Approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate;
 - Finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia.
- ✓ Programma 9 “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni” relativo:
- Consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici;
 - Certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni;
 - Supporto in materia di regolazione;
 - Normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera;
 - Opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilita' ciclistica.

- ✓ Programma 10 “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” riguardante:
 - Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche;
 - Definizione programma di edilizia penitenziaria;
 - Interventi speciali.
- ✓ Programma 11 “Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali” finalizzato ad assicurare:
 - Interventi finanziari Convenzione ANAS;
 - Vigilanza e controllo tecnico operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie;
 - Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie;
 - Interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, citta' metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse.
- *Missione 17 “Ricerca e innovazione”*, missione condivisa con i Ministeri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i beni e le attività culturali, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, della difesa, dell'economia e delle finanze, della salute **del lavoro** e delle politiche sociali. Anche detta missione comprende, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esclusivamente un programma:
 - ✓ Programma 6 “Ricerca nel settore dei trasporti” finalizzato a favorire:
 - la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attività in ambito internazionale;
 - lo sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull'autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaia e aereo;
 - l'incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore.
- *Missione 19 "Casa e assetto urbanistico"* articolata nel programma appresso specificato, risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze:
 - ✓ Programma 2 “Politiche abitative, urbane e territoriali” per le attività connesse alla:
 - definizione del programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata;
 - vigilanza su cooperative edilizie;
 - fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni.
- *Missione 32 “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche”*, condivisa con tutti i Ministeri, comprendente due programmi anch'essi comuni per tutte le amministrazioni:
 - ✓ Programma 2 “Indirizzo politico” rivolto all'espletamento delle seguenti attività:
 - programmazione e coordinamento dell'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore di competenza del Ministero (attività di diretta collaborazione all'opera del Ministro);
 - valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo.

- ✓ Programma 3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza" relativo allo svolgimento di:
 - attività strumentali a supporto dell'Amministrazione per garantirne il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attività di informazione e di comunicazione, etc.).
- *Missione 33 "Fondi da ripartire"*, anch'essa condivisa con tutti i Ministeri e comprendente un unico programma:
 - ✓ Programma 1 "Fondi da assegnare" in materia di:
 - Risorse da assegnare in ambito PA;
 - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione.

3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane

L'attuale assetto organizzativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è delineato dal DPR n. 211/2008 e risulta costituito:

- a livello centrale, in due Dipartimenti:
 - Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, articolato in n. 9 Direzioni generali;
 - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, anch'esso articolato in n. 9 Direzioni generali;
- a livello periferico in:
 - n. 9 Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal primo Dipartimento suindicato, comprendenti gli Uffici per le risorse umane, affari generali, programmazione, bilancio e contabilità, gli Uffici tecnici, gli Uffici tecnici per le dighe, gli Uffici per le opere marittime e gli Uffici amministrativi;
 - n. 5 Direzioni generali territoriali, dipendenti dal secondo Dipartimento citato e nelle quali confluiscono gli Uffici motorizzazione civile, i Centri prova autoveicoli e gli Uffici trasporti ad impianti fissi.

Inoltre, alla stregua della nuova organizzazione prevista, operano, altresì, presso il Ministero, con le specifiche peculiarità dei propri status:

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ai sensi dell'articolo 2 del DPR n. 211/2008 e svolge le funzioni di competenza nelle materie indicate all'art. 7 del medesimo DPR;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, articolato in cinque sezioni e che esercita, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del citato DPR n. 211/2008, le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal DPR 27 aprile 2006, n. 204;
- la Struttura Tecnica di Missione di cui all'articolo 163 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici che svolge le funzioni di cui all'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144;
- l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, deputato a svolgere i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, chiamata a svolgere i compiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ed il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercitano le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284;
- gli altri organismi collegiali previsti da norme di legge.

Tra le strutture suindicate, il menzionato DPR n. 211/2008 individua quali Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279:

- esplicitamente, all'articolo 3, comma 2, i due Dipartimenti sopra indicati e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;
- per rinvio, all'articolo 4, comma 3, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, laddove, come detto, stabilisce che esso esercita le funzioni di competenza secondo le modalità indicate dal DPR 27 aprile 2006, n. 204, che, all'articolo 11, comma 1, prevede che esso costituisce Centro di responsabilità amministrativa ai sensi del richiamato articolo 3 del decreto legislativo n. 279/1997 e dell'articolo 7, comma 5, della legge 1 agosto 2002, n. 166.

In particolare, nelle more della piena attuazione delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25 e di cui al DPCM del 19 novembre 2010, che hanno previsto la riduzione degli uffici di livello dirigenziale non generale e delle relative dotazioni organiche, l'articolazione delle predette strutture dipartimentali del Ministero, nel 2010, è rimasta inalterata rispetto alle previsioni di cui al citato DPR. n. 211/2008. In base a tali previsioni, le medesime strutture sono articolate come di seguito specificato.

Il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, a livello centrale, comprende:

1. la Direzione generale del personale e degli affari generali, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale per le politiche abitative, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale per le infrastrutture stradali, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
6. la Direzione generale per la regolazione e i contratti pubblici, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
7. la Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
8. la Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità ferroviaria, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
9. la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali.

Dal medesimo Dipartimento, a livello periferico, dipendono funzionalmente:

1. il Provveditorato interregionale Piemonte-Valle d'Aosta, con sede in Torino, articolato in quattro uffici dirigenziali non generali;
2. il Provveditorato interregionale Lombardia-Liguria, con sede in Milano e sede coordinata in Genova, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
3. il Provveditorato interregionale Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia, con sede in Venezia e sedi coordinate in Trento e in Trieste, articolato in dodici uffici dirigenziali non generali;
4. il Provveditorato interregionale Emilia-Romagna-Marche, con sede in Bologna e sede coordinata in Ancona, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
5. il Provveditorato interregionale Toscana-Umbria, con sede in Firenze e sede coordinata in Perugia, articolato in otto uffici dirigenziali non generali;
6. il Provveditorato interregionale Lazio-Abruzzo-Sardegna, con sede in Roma e sedi coordinate in l'Aquila e in Cagliari, articolato in dodici uffici dirigenziali non generali, denominati uffici;
7. il Provveditorato interregionale Campania-Molise, con sede in Napoli e sede coordinata in Campobasso, articolato in nove uffici dirigenziali non generali;
8. il Provveditorato interregionale Puglia-Basilicata, con sede in Bari e sede coordinata in Potenza, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
9. il Provveditorato interregionale Calabria-Sicilia con sede in Palermo e sede coordinata in Catanzaro, articolato in nove uffici dirigenziali non generali.

Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, a livello centrale, include:

1. la Direzione generale per la motorizzazione, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale per la sicurezza stradale, costituita da n. 5 uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale per il trasporto ferroviario, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale per il trasporto pubblico locale, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
6. la Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acque interne, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
7. la Direzione generale per i porti, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
8. la Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
9. la Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, costituita da n. 5 uffici dirigenziali non generali.

A livello periferico, da quest'ultimo Dipartimento dipendono gerarchicamente:

1. la Direzione generale territoriale del Nord-Ovest, per gli uffici aventi sede nelle regioni Piemonte-Valle d'Aosta, Lombardia-Liguria, con sede in Milano, articolata in sedici uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale territoriale del Nord-Est, per gli uffici aventi sede nelle regioni Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, con sede in Venezia, articolata in dodici uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale territoriale del Centro-Nord e Sardegna, per gli uffici aventi sede nelle regioni Toscana-Umbria, Marche-Lazio e Sardegna, con sede in Roma, articolata in dodici uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale territoriale del Centro-Sud per gli uffici aventi sede nelle regioni Campania-Abruzzo e Molise, con sede in Napoli, articolata in otto uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale territoriale del Sud e Sicilia, per gli uffici aventi sede nelle regioni: Puglia-Basilicata, Calabria e Sicilia con sede in Bari, articolata in nove uffici dirigenziali non generali.

L'organizzazione delle strutture di 2° livello, ossia degli uffici di livello dirigenziale non generale sia dell'articolazione centrale che periferica del Ministero, è definito dal decreto n. 167 del 29 aprile 2011, registrato presso i competenti organi di controllo.

Il Ministero così articolato esercita, ai sensi del menzionato DPR n. 211/2008, le funzioni previste dall'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni, nelle seguenti aree funzionali:

- a) programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche e acquedottistiche, e delle altre opere pubbliche di competenza dello Stato, ad eccezione di quelle in materia di difesa; qualificazione degli esecutori di lavori pubblici; costruzioni nelle zone sismiche;
- b) edilizia residenziale: aree urbane;
- c) navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e trasporto aereo;

d) trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
d-bis) sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dagli articoli 41 e 42, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 300/1999, ivi comprese le espropriazioni;
d-ter) pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
d-quater) politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

Inoltre, in base alla medesima normativa di riforma del Ministero e del decreto legislativo n. 300/1999, il Ministero svolge funzioni e compiti di:

- monitoraggio, controllo e vigilanza nelle predette aree funzionali;
- vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio, fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- organismo investigativo, secondo quanto previsto dagli articoli 4 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

In particolare, circa le specifiche competenze delle principali strutture organizzative suindicate, si precisa quanto segue:

- il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, ai sensi dell'art. 3 del DPR n. 211/08, esercita le funzioni e i compiti di spettanza statale, di cui all'art. 42 del decreto legislativo n. 300/99, nelle aree di pertinenza così individuate: politiche per il personale; coordinamento e supporto alla redazione del bilancio del Ministero; relazioni sindacali; affari generali; infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità ferroviaria; identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale; pianificazione generale delle infrastrutture; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa comunitaria; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; realizzazione di programmi speciali; grandi eventi; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rete nazionale stradale ed autostradale; convenzioni uniche autostradali e relativi piani economico-finanziari; edilizia residenziale; edilizia demaniale; politiche abitative e dell'edilizia, concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; programmi di riqualificazione urbana; repressione dell'abusivismo; dighe ed infrastrutture idriche ed elettriche; norme tecniche di costruzione e sicurezza nell'esecuzione delle opere pubbliche; verifica del rispetto dei piani di sicurezza e delle norme di sicurezza; sicurezza nelle gallerie; monitoraggio delle infrastrutture per la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa;
- I Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, ferme restando le competenze in materia infrastrutturale delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano, assicurano, in sede decentrata, l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42, comma 1, lettere a), b), d-ter), d-quater) e, per quanto di competenza, lettera *d-bis)* del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni.

Fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, i Provveditorati interregionali svolgono, in particolare, le funzioni di competenza nei seguenti ambiti di attività:

- opere pubbliche di competenza del Ministero;
- attività di vigilanza sulle opere pubbliche finanziate dal Ministero e da altri Enti pubblici;
- attività di supporto su base convenzionale nella programmazione, progettazione ed esecuzione di opere anche di competenza di Amministrazioni non statali, anche ad ordinamento autonomo, economico e non, nonché di Enti ed organismi pubblici;

- attività di competenza statale di supporto alla repressione dell'abusivismo edilizio;
 - supporto all'attività di vigilanza sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture autostradali;
 - supporto alla attività di gestione dei programmi di iniziativa comunitaria;
 - attività di vigilanza per l'edilizia economica e popolare;
 - supporto alle attività della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture;
 - supporto alla Direzione generale per le infrastrutture stradali, per le attività di competenza;
 - espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
- il Consiglio Superiore dei lavori pubblici esercita, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del medesimo DPR n. 211/08, le funzioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 2006, n. 204. Alla stregua dell'art. 2 di tale ultimo decreto, il Consiglio:
 - a) svolge funzioni consultive ed esprime pareri circa:
 - i progetti di lavori pubblici di competenza statale e i progetti relativi all'informatica ed alle infrastrutture tecnologiche a servizio dei trasporti, di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 2;
 - le linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale, le linee generali della programmazione delle grandi reti di interesse nazionale, i piani aeroportuali e le vie di navigazione di interesse nazionale, i programmi di lavori pubblici, i progetti delle opere pubbliche o di interesse pubblico, i progetti delle altre amministrazioni pubbliche;
 - ogni altra questione, ove sia previsto dalle norme vigenti;
 - i testi delle norme tecniche di cui al comma 2, lettere a) e b) del medesimo art. 2, nonché le relative circolari e linee guida;
 - le questioni pertinenti comunque le predette materie sottoposte al suo esame dagli organi costituzionali, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, da singoli Ministri, dai presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, dagli enti locali, da altri enti pubblici, dalla Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici e dalle altre autorità indipendenti;
 - b) cura la predisposizione delle norme tecniche fondamentali sulla sicurezza minima delle costruzioni da osservarsi su tutto il territorio nazionale;
 - c) esercita il coordinamento tecnico-scientifico dell'attività normativa, nazionale ed in ambito europeo, nei settori indicati al comma 3 dell'art. 2 sopra menzionato;
 - d) esercita, d'intesa con il Consiglio nazionale delle ricerche, la vigilanza sugli enti di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, che svolgono le funzioni di organismo di normalizzazione limitatamente al campo dell'ingegneria civile e strutturale ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni;
 - e) su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può svolgere specifiche missioni tecniche in merito a problematiche di particolare complessità;
 - f) svolge attività di consulenza per l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, per le questioni di ordine tecnico e per ogni altra questione per la quale l'Autorità ritiene di richiedere il parere;
 - g) predisponde annualmente una relazione al Parlamento che dia conto dell'attività svolta, nonché delle principali tematiche emerse nel corso dell'anno nei diversi settori dell'ingegneria.
 - il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, ai sensi dell'art. 3 del DPR n. 211/08, esercita le funzioni e i compiti di spettanza statale, di cui all'art. 42 del decreto legislativo n. 300/99, nelle aree di pertinenza così individuate: programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli ed abilitazione conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; trasporto pubblico locale; piani urbani della mobilità, trasporto su ferrovia; vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie; autotrasporto di persone e cose; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici; conto nazionale dei trasporti; sistemi di trasporto a impianti fissi; trasporti esercitati in regime di concessione; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti terrestri; coordinamento, direzione e controllo delle attività delle direzioni generali

territoriali; indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sulle autorità portuali e sulle attività nei porti; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo ed aereo; informatica di servizio, comunicazione istituzionale, consulenza tecnico-informatica alle direzioni generali ed alle strutture facenti capo al dipartimento di cui alla lettera a); coordinamento e propulsione delle attività delle Direzioni generali territoriali.

■ Le Direzioni generali territoriali, ferme restando le competenze in materia di trasporti attribuite alle regioni, anche a statuto speciale, e alle province autonome di Trento e Bolzano e fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, assicurano, in sede periferica, l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42, comma 1, lettere c), d) e, per quanto di competenza, lettera d-bis), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni. In particolare, dette Direzioni svolgono le funzioni di competenza nei seguenti ambiti di attività:

- attività in materia di omologazione dei veicoli a motore, loro rimorchi, componenti ed unità tecniche indipendenti;
- attività in materia di collaudi e revisione dei veicoli in circolazione;
- attività in materia di conducenti: rilascio di patenti, certificati di abilitazione professionale;
- attività in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso di competenza statale;
- compiti di supporto tecnico e amministrativo per la realizzazione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- attività in materia di navigazione interna di competenza statale;
- attività in materia di immatricolazioni veicoli;
- circolazione e sicurezza stradale;
- rapporti istituzionali con le regioni, le province e con gli enti locali;
- funzioni di certificazione di qualità, ispezione e controllo tecnico;
- gestione del contenzioso nelle materie di competenza;
- coordinamento dell'interoperabilità dei sistemi di trasporto;
- espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- consulenza, assistenza, servizio, su base convenzionale, a pubbliche amministrazioni ed enti pubblici anche ad ordinamento autonomo nelle materie di competenza;
- attività in materia di autotrasporto;
- attività di formazione, aggiornamento e ricerca.

■ Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ai sensi dell'art. 7 del DPR n. 211/2008, svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle seguenti materie:

- ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, organizzando e coordinando le relative attività di formazione, qualificazione ed addestramento;
- gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo;
- esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione marittima, inchieste sui sinistri marittimi e indagini sulle cause e circostanze dei sinistri marittimi a navi da carico e passeggeri, ivi compreso il supporto organizzativo alla Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi;
- rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione marittima;
- personale marittimo e relative qualifiche professionali; certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo; gestione del sistema informativo della gente di mare;

- coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle capitanerie di porto;
- predisposizione della normativa tecnica di settore;
- impiego del personale militare del Corpo delle capitanerie di porto;
- vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce.

Inoltre, in base al medesimo art. 7 sopra richiamato:

- a) il Corpo delle capitanerie di porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i servizi informativi e statistici, che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale;
- b) il Corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera continua a svolgere gli ulteriori compiti previsti dalla normativa vigente secondo le direttive dei Ministri competenti, prevedendo l'impiego di personale in funzione di collegamento per gli aspetti connessi alle materie di competenza.

Circa, poi, le risorse umane da adibire al funzionamento delle articolazioni centrali e periferiche del Ministero unificato, si precisa che la dotazione organica prevista, ai sensi dell'art. 14 del DPR n. 211/2008, nella tabella A allegata al medesimo decreto, è stata modificata, in riduzione, sia in relazione al personale dirigenziale di livello non generale che in relazione al personale non dirigenziale, con il menzionato DPCM del 19 novembre 2010, in attuazione, dell'art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25. A seguito di tale modifica, la nuova dotazione organica del Ministero risulta determinata in complessive 9.514 unità così suddivise:

- n. 298 unità dirigenziali, di cui n. 47 di I fascia e n. 251 di II fascia;
- n. 9.216 unità di personale delle Aree funzionali, di cui n. 3359 di Area III, n. 5.088 di Area II e n. 769 di Area I.

L'ulteriore ripartizione dei contingenti di personale, come sopra determinati, nelle strutture centrali e periferiche in cui si articola l'Amministrazione, nonché, nell'ambito delle Aree prima, seconda e terza, in fasce retributive e profili professionali, in base a quanto previsto dal medesimo DPCM del 19 novembre 2010, è da determinarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare al termine della procedura di individuazione dei profili professionali di cui all'art. 7, comma 3, del CCNL del comparto Ministeri sottoscritto il 14 settembre 2007.

Rispetto alla predetta dotazione organica, il personale addetto alle strutture centrali e periferiche del Ministero, ossia in effettivo servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, è risultato in totale, nel 2011, di 8.605 unità così suddivise:

- n. 257 unità dirigenziali, di cui n. 46 di I fascia e n. 211 di II fascia;
- n. 8.348 unità di personale delle Aree funzionali, di cui n. 2821 di Area III, n. 4804 di Area II e n. 723 di Area I.

Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero (dati trasmessi al DFP ed al MEF nella presentazione della nuova ipotesi di dotazione organica ex legge 148/2011 che andrà a sostituire l'organico ex DPCM del 19 novembre 2010), nonché del personale addetto, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nell'anno 2011, alle strutture centrali e periferiche dello stesso Ministero (tav. 2);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l'indicazione della retribuzione media, come da dati definitivi del Conto annuale 2011 (tav. 3).

*4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi.
Risultati conseguiti.*

Come specificato al paragrafo 1, con la direttiva ministeriale del 30 dicembre 2010, n. 470/3.1/OIV sono stati fissati, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dall'atto di indirizzo del 26 febbraio 2010, n. 176/3.1, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno 2011, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle predette missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.

Si fornisce in allegato un quadro riepilogativo dei menzionati obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni e i programmi sopra specificati (tav. 4), nonché un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziate, impegnate e spese nell'anno 2011, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2010 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza con quelle previste per il 2012 e il 2013 (tav. 5). In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2010 e il 2011, da tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato;
- per il 2012 e il 2013 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014 (legge 12 novembre 2011, n. 184).

Confrontando, nell'insieme, i dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2011 con quelli dell'esercizio finanziario 2010, oltre alle notevoli riduzioni di stanziamento rilevate lo scorso anno, emergono le seguenti ulteriori variazioni in diminuzione:

- la missione “L’Italia in Europa e nel mondo”, non presenta variazioni;
- la missione “Ordine pubblico e sicurezza”, registra una diminuzione di 14,5 milioni di euro;
- la missione “Diritto alla mobilità”, registra una diminuzione di 209,4 milioni di euro;
- la missione ”Infrastrutture pubbliche e logistica”, registra una diminuzione di 950 milioni di euro;
- la missione “Ricerca e innovazione”, registra una diminuzione di 7,6 milioni di euro;
- la missione “Casa e assetto urbanistico”, registra una diminuzione di 468,5 milioni di euro
- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche”, registra una diminuzione di 35,4 milioni di euro;
- la missione “Fondi da ripartire”, non registra variazioni di rilievo.

In ordine, poi, ai risultati conseguiti mediante le attività rivolte alla realizzazione di dette priorità politiche e al raggiungimento dei relativi obiettivi strategici, in connessione con le specifiche missioni e i programmi del bilancio, si fa presente quanto segue.

Priorità politica 1 “Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere”

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***“Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali”***
- ✓ ***“Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie”***
- ✓ ***“Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche”***

I tre obiettivi sopra specificati sono tutti correlati, nell’ambito della missione ”Infrastrutture pubbliche e logistica”, al programma di bilancio “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi

speciali e per pubbliche calamità” e, nell’ordine, rispettivamente, ai programmi “Sistemi stradali, autostradali ferroviari e intermodali”, “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici”. Pertanto, di seguito, si riferirà, prima, in ordine al programma comune e, poi, in ordine a quelli specifici di ciascun settore interessato.

Il programma “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” è finalizzato fondamentalmente, per la parte opere strategiche, a dare attuazione alla c.d. “legge obiettivo” n. 443/2001, in base alla quale è stato varato un Programma di Infrastrutture Strategiche, approvato con delibera CIPE del 21.12.2001, per un costo iniziale di 125, 9 miliardi di euro. Successivamente, tale programma, che prevede una molteplicità di interventi sui principali corridoi stradali e ferroviari, sui tre valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero, sui sistemi urbani, sugli schemi idrici del Mezzogiorno, sulla difesa della laguna veneta, è stato modificato e integrato.

In particolare, i costi totali del Programma, con delibera CIPE n.130/2006, sono stati rideterminati in aumento dai predetti 125,9 a 174,3 miliardi di euro e, da ultimo, con delibera CIPE n.181/2010, a 233,1 miliardi di euro, con integrazione delle opere nello stesso incluse.

Nell’Allegato 9 “Infrastrutture” al Documento di Economia e Finanza 2012-2014 dell’11 aprile 2011, al quale si rinvia per un quadro esaustivo in materia, è possibile rinvenire:

- ❖ l’aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche ad aprile 2011;
- ❖ l’elenco delle opere da avviare entro il 2013;
- ❖ l’elenco delle opere a prevalente valenza regionale realizzabili entro il 2013;
- ❖ lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo);
- ❖ lo stato di avanzamento lavori.

Nell’allegato 7 è riportata la tabella sintetica con l’aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche aggiornato al 31 dicembre 2011.

Come evidenziato nella Relazione al Parlamento del dicembre 2011, l’obiettivo di raggiungere l’equilibrio di bilancio nel 2013 nel contesto della fase recessiva che caratterizza questa fase dell’economia, impone un forte contenimento delle esigenze finanziarie necessarie per consentire condizioni adeguate di crescita e di sviluppo. Si è, pertanto, ritenuto opportuno articolare le varie finalità strategiche nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali limitando al massimo le esigenze legate all’annualità 2013:

1. priorità obbligate;
2. priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN – T;
3. priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere;
4. priorità legate a dare continuità ad impegni assunti.

Fanno parte delle priorità obbligate funzionale interventi che nel triennio richiedono risorse globali, in conto capitale, per circa 5.400 milioni di € di cui circa 2.700 milioni di € relativi alla annualità 2013. Un simile importo consente, sempre nel triennio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Contratti di programma 2013 dell’ANAS e di RFI;
- Ulteriori tranches per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (Mo.SE);
- Nuovo asse ferroviario Torino – Lione;
- Nuovo valico ferroviario del Brennero (quota italiana);
- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas;
- Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate;
- Fondo mirato ad evitare l’ennesima proroga degli sfratti.

Fanno parte delle priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN – T una serie di interventi che a livello strategico sono coerenti con il quadro delle priorità definito a livello comunitario in termini di core network. L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa 1.900 milioni di € di cui circa 1.700 milioni di € relativi all'annualità 2013. Trattasi, in particolare, di interventi relativi a:

- Assi viari;
- Nodi metropolitani;
- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti).

Fanno parte priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere una serie di interventi che, grazie alla norma sulla defiscalizzazione, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati. Con una base pubblica di circa 3 miliardi, di € di cui circa un miliardo a partire dal 2013, si rende possibile l'avvio di investimenti superiori a 15 miliardi di €. Trattasi, in particolare, dei seguenti interventi:

- Asse autostradale Orte Mestre;
- Asse autostradale Termoli – San Vittore;
- Asse autostradale “Telesina”;
- Asse autostradale Roma – Latina;
- Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.

Fanno parte priorità legate a dare continuità ad impegni assunti una serie di azioni che invocano sia impegni in conto capitale che in conto esercizio. Il valore globale di tali finalità, in conto capitale, si attesta su un valore di circa 400 milioni di €, di cui circa 200 milioni di € per l'annualità 2013, ed è essenzialmente finalizzato a completare il Piano delle “opere piccole e medie nel Mezzogiorno” e su un valore di circa 750 milioni di €, in conto esercizio, relativo, tra l'altro sia agli interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, sia ad agevolazioni fiscali anche per i project bond.

Il programma “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” è finalizzato, per la parte edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità, alla realizzazione, per il tramite dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, di interventi di edilizia di servizio, di edilizia giudiziaria, di ricostruzione di zone terremotate e colpite da calamità naturali, di recupero del patrimonio culturale non statale e statale, nonché di interventi di adeguamento infrastrutturale per le Capitanerie di Porto e, per il tramite di altri Enti attuatori, di interventi nelle grandi città: fondo per Roma Capitale, giubileo 2000, attività per Expo Milano 2015, interventi per l'Abruzzo, messa in sicurezza degli edifici scolastici, opere varie, intese istituzionali di programma, aree sottoutilizzate, interventi per il Belice, interventi per Venezia.

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

Grande Evento Expo Milano 2015

L'Expo è un'Esposizione Universale di natura non commerciale organizzata dalla nazione che ha vinto una gara di candidatura e prevede la partecipazione di altre nazioni invitate tramite canali diplomatici dal Paese ospitante. Ogni Expo è dedicata ad un tema di interesse universale.

L'organismo internazionale che regola la frequenza, la qualità e lo svolgimento delle esposizioni è il Bureau International des Expositions (abbreviato in B.I.E.).

Nell'ottobre 2006 il Governo italiano ha candidato la città di Milano ad ospitare l'Esposizione Universale con il tema “Feeding the Planet, Energy for Life”. Con D.P.C.M. 30 agosto 2007 l'Expo Universale del 2015 da tenersi a Milano è stata dichiarata “Grande Evento”.

Il 31 marzo 2008 a Parigi, i Paesi membri del Bureau International des Expositions (B.I.E.) hanno approvato la candidatura di Milano.

Il Masterplan definitivo dell'area è stato presentato per la registrazione al B.I.E. ad aprile 2010. L'assemblea generale del Bureau International des Expositions ha approvato il Masterplan di registrazione il 23 novembre 2010.

L'art. 14 del decreto-legge 112/2008 ha nominato il sindaco di Milano pro tempore Commissario straordinario del Governo per l'attività preparatoria urgente ed ha previsto un'autorizzazione di spesa pari a 1.486 milioni di euro per il periodo 2009-2015 per la realizzazione delle opere e delle attività connesse allo svolgimento del grande evento EXPO Milano 2015.

In attuazione del citato D.L. 112/2008 è stato emanato, il 22 ottobre 2008, il D.P.C.M. recante *Interventi necessari per la realizzazione dell'Expo Milano 2015*, poi integrato dal D.P.C.M. 7 aprile 2009. Il decreto ha istituito gli organi che provvedono a porre in essere tutti gli interventi necessari per la realizzazione dell'Expo (le opere sono indicate nell'Allegato 1). Con il D.P.C.M. 22 10 2008 è stata nominata la Dott.ssa Letizia Brichetto Moratti Commissario straordinario delegato del Governo per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 (COSDE) e sono state altresì istituite: la Commissione di coordinamento per le attività connesse all'EXPO Milano 2015 (COEM), la Società di gestione Expo 2015 S.p.A. (ex Soge) e un Tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovra regionali (Tavolo Lombardia).

Con D.P.C.M. del 7 aprile 2009 sono state trasferite le competenze per l'attuazione di alcuni interventi previsti nel citato Allegato 1 dalla società Expo 2015 s.p.a. al Tavolo Lombardia e, nel corso del Tavolo Lombardia del 25 05 2009, si è condiviso di individuare i seguenti soggetti attuatori:

- Regione Lombardia, tramite Infrastrutture Lombarde s.p.a:
 - opere 7a e 7b -collegamento SS 11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi, lotti 1 e 2;
 - opera 7c -adeguamento Autostrada dei Laghi tra il nuovo svincolo Expo e lo svincolo Fiera;
 - opere 9a, 9b, 9c e 9d - aree e strutture a parcheggio;
- Comune di Milano, tramite Metropolitane Milanese s.p.a:
 - opera 7d - rete stradale: collegamento SS1- SS223;
 - opera 8 - Metropolitana M6 (con D.P.C.M. 01 03 2010, come sancito dal Tavolo Lombardia del 30 11 2009, è stato stabilito che i finanziamenti per la linea Metropolitana M6 dovranno essere destinati alla realizzazione del secondo lotto della Metropolitana M4 -tratta Sforza Policlinico-Linate).

A seguito delle richiamate variazioni il quadro delle competenze finanziarie statali per gli anni 2009-2015, al lordo delle spettanze per il Commissario straordinario e il Commissario generale, è quindi il seguente:

- Comune di Milano: 536,00 mil. €;
- Regione Lombardia: 117,40 mil. €;
- Expo 2015 s.p.a.: 832,60 mil. €

La D.ssa Letizia Brichetto Moratti il 7 luglio 2011 ha presentato le dimissioni da Commissario Straordinario Delegato del Governo e con D.P.C.M. 05 agosto 2011 sono stati nominati l'Avv. Giuliano Pisapia e il Dott. Roberto Formigoni rispettivamente Commissario Straordinario del Governo e Commissario Generale dell'Expo Milano 2015.

L'art. 6 del D.P.C.M. 22 ottobre 2008, come modificato dall'art. 2 del citato D.P.C.M. 5 agosto 2011 prevede, ai fini del riparto e assegnazione dei finanziamenti, che i finanziamenti pubblici statali possono essere assegnati e utilizzati per il Commissario Straordinario e per il Commissario Generale entro i limiti dello stretto necessario per il loro funzionamento, nonché per fronteggiare esigenze non altrimenti risolvibili e sempre che non sussistano altre dotazioni finanziarie, sia di tipo straordinario sia di origine territoriale e locale.

Salvo questa limitata quota, i finanziamenti in oggetto sono erogati direttamente in favore della Expo 2015 s.p.a. o dei soggetti attuatori degli interventi che la Expo 2015 o il Tavolo Lombardia individuano in accordo con il Commissario Straordinario.

Il finanziamento delle opere e delle attività connesse previste dal citato art. 14 del Decreto Legge 25/6/2008 n. 112, per un totale di 1.486 milioni di euro risulta posto a carico del capitolo 7695 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è modulato negli anni 2009-2015 secondo la seguente articolazione: anno 2009 € 30.000.000,00 - anno 2010 € 45.000.000,00 - anno 2011 € 59.000.000,00 - anno 2012 € 223.000.000,00 - anno 2013 € 564.000.000,00 - anno 2014 € 445.000.000,00 - anno 2015 € 120.000.000,00.

Al fine di regolamentare e disciplinare tempistica, modalità e procedure di erogazione dei fondi autorizzati, sono stati stipulati distinti disciplinari tra questa Amministrazione e i soggetti attuatori degli interventi (Expo 2015 s.p.a., Comune di Milano e Regione Lombardia).

Una prima serie di Disciplinari è stata sottoscritta al fine di regolamentare le somme relative all'anno 2009 e consentire l'avvio delle procedure da parte dei soggetti attuatori.

Per gli anni successivi, 2010-2015, sono stati firmati tre ulteriori Disciplinari contenenti, tra l'altro, le modalità di trasferimento delle risorse.

I Disciplinari suddetti sono stati registrati alla Corte dei Conti.

In particolare le modalità di erogazione dei fondi statali ai soggetti attuatori degli interventi sono normate all'articolo 3 dei Disciplinari.

Al citato art. 3 è previsto che le risorse relative a quanto stanziato in bilancio negli anni 2010-2015 saranno trasferite in ratei successivi, sulla base delle effettive disponibilità annuali del relativo capitolo di spesa, a seguito delle richieste da parte dei soggetti attuatori, una volta documentato l'utilizzo di almeno l'80% del precedente acconto (o l'avvenuta realizzazione di opere o servizi per i quali si prefiguri uno stato d'avanzamento lavori/prestazioni pari all'80% del precedente acconto). Lo stato di avanzamento delle opere deve essere certificato dal Responsabile del Procedimento e la domanda di assegnazione delle risorse deve essere accompagnata da una relazione sintetica sullo stato di attuazione delle opere e su eventuali criticità rispetto alla realizzazione delle attività e degli interventi previsti.

Per la Regione Lombardia e il Comune di Milano, allo stesso art. 3 è previsto che un ulteriore importo, pari al 15%, sarà erogato a seguito della comunicazione di avvenuta ultimazione dei lavori e che il saldo del residuo 5% avverrà ad avvenuta approvazione dei collaudi finali delle opere da parte del soggetto attuatore e la trasmissione al Ministero della copia conforme dei certificati di collaudo o di regolare esecuzione per ogni spesa sostenuta per lavori, forniture, prestazioni professionali o specialistiche ed ogni altra attività connessa all'intervento.

Nel caso dell'Expo 2015 s.p.a., sempre all'art. 3, è previsto che il residuo importo, pari al 20%, sarà erogato a seguito della comunicazione di avvenuta ultimazione delle prestazioni.

All'art. 5 è previsto che i soggetti attuatori provvedono a nominare il Responsabile del Procedimento e la commissione di collaudo in corso d'opera.

Il Responsabile del Procedimento provvede altresì a riferire trimestralmente alla Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali sullo stato delle opere. È inoltre previsto che gli interventi di cui al programma approvato con il D.P.C.M. 22 ottobre 2008 e successive modifiche e integrazioni, ai sensi della normativa vigente, sono sottoposti all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che un componente della Commissione di collaudo sarà designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali mentre i restanti componenti della Commissione di collaudo saranno designati dagli stessi soggetti attuatori.

Per quanto riguarda la Expo 2015 s.p.a. si rappresenta che, ai sensi del comma 4 dell'art. 54 del D.L. 31 maggio 2010, n. 78 è previsto che l'utilizzo delle risorse per la copertura delle spese di gestione della società Expo 2015 S.p.A. e, in particolare, sui contratti di assunzione del personale, a qualsiasi titolo, i contratti di lavoro a progetto e gli incarichi di consulenza esterna, la società ha

l’obbligo di inviare, trimestralmente, una relazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero dell’economia e delle finanze ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Interventi per l’Abruzzo

All’indomani del terremoto del 6 aprile 2009, l’Ufficio ha svolto sopralluoghi sui principali edifici pubblici sede di attività istituzionali, finalizzate al governo del territorio, in considerazione della funzione svolta dalla città di L’Aquila quale Capoluogo di Regione. Ciò al fine di elaborare e proporre al Governo un primo programma degli interventi più urgenti per ripristinare la funzionalità dei principali edifici pubblici.

Ha costituito oggetto principale di attenzione la ripresa di quelle funzioni pubbliche, che costituiscono per la vita socio economica della città il motore trainante per la collettività aquilana:

- le funzioni pubbliche, quale capoluogo di Regione, di governo del territorio, attraverso le Amministrazioni statali, gli Enti locali e gli Uffici a ciò preposti;
- le funzioni universitarie ed educative per la popolazione residente;
- in particolare, la riapertura delle scuole dell’Aquila e dei comuni limitrofi entro settembre 2009, salvando così l’anno scolastico 2009 – 2010 ed offrendo alla popolazione una ragione di radicamento al territorio colpito dal terremoto, anziché di esodo verso aree più fortunate;
- la funzionalità di servizio di Caserme di vario ordine e grado;
- la salvaguardia di alcuni beni monumentali e di culto;
- le funzioni giudiziarie di città sede di Corte d’Appello, la cui giurisdizione è regionale.

Il panorama che si è subito presentato agli occhi dei funzionari accertatori è stato quello che, nella generalità dei casi, gli organismi che avevano riportato danni così rilevanti allo stato di consistenza edilizia ed impiantistica, con livelli di gravità variabile da caso a caso, da dover essere dichiarati comunque inagibili all’uso, con conseguenti esigenze di finanziamento sempre elevate e talvolta molto elevate in relazione alla tipologia del danno e degli interventi prevedibili di ristrutturazione.

Lo stato di emergenza è stato il presupposto per l’avvio di lavori di somma urgenza, per intervenire sugli edifici sede di istituzioni pubbliche e permetterne, laddove possibile, l’immediata riattivazione funzionale, garantendo quindi il ripristino dei servizi alla cittadinanza, già duramente provata dagli effetti del terremoto, nella consapevolezza della necessità di contribuire prontamente al recupero di elementi importanti del tessuto sociale ed economico della regione. Inoltre, tra le questioni da affrontare con ogni urgenza, le istituzioni tutte hanno tenuto nella massima considerazione anche le problematiche connesse al regolare svolgimento dell’attività didattica.

A ciò ha provveduto l’O.P.C.M. n. 3827/2009, con uno stanziamento di € 21.000.000,00, per far fronte alla realizzazione di lavori di ristrutturazione di 16 edifici pubblici di primaria importanza istituzionale.

Anche la regolare ripresa dell’attività didattiche andava affrontata e risolta con estrema urgenza. A ciò, in effetti, ha provveduto l’art. 15 dell’O.P.C.M. n. 3782 del 17.6.2009, che ha consentito il regolare avvio nell’anno scolastico 2009–2010 autorizzando, nell’ambito delle risorse stanziate dal CIPE con deliberazione n. 47/2009 (€ 226.401.450), la spesa di € 30.600.000,00, destinata ad una serie di interventi su 70 edifici scolastici dei Comuni del “cratere”.

Contemporaneamente il Provveditorato è stato incaricato della realizzazione degli interventi finalizzati alla organizzazione ed allo svolgimento del grande evento G8, che hanno visto la struttura impegnata in oltre 30 cantieri, i cui lavori sono stati eseguiti e completati in circa un mese di tempo utile, con una spesa complessiva di circa € 51.000.000,00.

La successiva attività del Provveditorato ha avuto lo scopo di attuare interventi maggiormente strutturati e di rilievo strategico al fine di superare definitivamente l’emergenza.

Si ricordano:

- l’insediamento abitativo M.A.P. di S. Gregorio, frazione del Comune di L’Aquila, realizzato in tempi brevissimi in sinergia con il Dipartimento della Protezione Civile e con la Croce Rossa Italiana (€ 7.390.000,00);

- la sede provvisoria della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di L'Aquila (€ 6.000.000,00);
- la scuola dell'infanzia di Barete, Comune del "cratere sismico", finanziata con una donazione del Senato della Repubblica (€ 869.000,00);
- gli interventi eseguiti sulla viabilità nella città di L'Aquila, che hanno permesso di risolvere le rilevanti criticità connesse al reinsediamento delle popolazioni nei nuovi centri residenziali del progetto C.A.S.E. ed alla la realizzazione di nuove scuole ubicate in strutture prefabbricate (€ 6.500.000,00).

Ha preso avvio altresì il programma degli interventi in attuazione del I programma stralcio di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici nella città e nella provincia dell'Aquila, danneggiati a seguito degli eventi sismici, dell'importo di € 200,85 milioni, approvato dal C.I.P.E. con deliberazione n. 82/2009 e rimodulato a parità di importo in data 11.06.2010 e 2.12.2010.

Le priorità o meglio le motivazioni che hanno portato alla scelta degli interventi risiedono nella esigenza segnalata dall'Ente proprietario e/o utente degli immobili di ripristinare la funzionalità degli stessi, onde garantire la ripresa più tempestiva possibile delle attività istituzionali.

Le caratteristiche dei 27 interventi di cui tale programma si compone sono stati i seguenti:

- per la maggior parte si tratta di edifici sede di Istituzioni pubbliche di importanza strategica (es.: Palazzo di Giustizia, Questura, Uffici del Commissario delegato, Vigili del Fuoco, Comando regionale Guardia di Finanza, Provveditorato OO. PP., Provincia, I.N.P.S.), il cui ripristino è stato ritenuto fondamentale non solo per la piena ripresa delle attività istituzionali, ma anche per continuare nella ricostituzione del tessuto sociale ed economico;
- si pensi agli Uffici giudiziari ed alla indiscussa funzione sociale da essi assunta nel contesto cittadino e, nel caso della Corte d'Appello, della intera regione Abruzzo;
- alcuni interventi, per altro connotati da caratteri di somma urgenza (chiesa di S. Domenico, basilica di S. Bernardino), sono stati concepiti a tutela di beni di indiscutibile pregio del patrimonio storico artistico cittadino, nel segno della tempestività dell'azione, per evitare i rischi paventati di crollo o di ulteriore ed irrimediabile deterioramento dei monumenti;
- molti dei beni oggetto di intervento sono ubicati nel centro storico cittadino (es.: S. Domenico, S. Bernardino, sede Provincia, sede Provveditorato). Sono note le difficoltà di azione in un tessuto urbano così compromesso dal terremoto; tuttavia, su indicazione ed in accordo con il Commissario delegato per la ricostruzione, si è voluto dare un segnale importante di ripresa del centro storico, nella consapevolezza del valore simbolico e trainante che esso assume per l'intero comprensorio.

Dai primi esami diretti alle opere è emersa, in funzione delle diverse tipologie edilizie, epoca di costruzione, stato di manutenzione, effetti prodotti dalle scosse telluriche, la necessità di prevedere:

- il consolidamento delle parti strutturali ed edilizie da attuare con le tecniche più adeguate alle condizioni riscontrate, nel rispetto delle normative vigenti per le costruzioni in zona sismica;
- il rifacimento spesso estensivo di tutti i principali impianti tecnologici a servizio dell'immobile, ivi compresa, con l'occasione, la messa a norma secondo le più recenti direttive in materia;
- il rifacimento e/o la risarcitura delle tamponature interne ed esterne, curando, con l'occasione, l'utilizzo di tecniche antiribaltamento per evitare il ripetersi di danni e pericoli per la pubblica incolumità in caso di altro sisma;
- il rifacimento delle pavimentazioni e degli infissi, laddove necessari, privilegiando il contenimento dei consumi energetici.

L'intervento relativo alla realizzazione di un mercato in Piazza d'Armi è stato oggetto dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3857 del 10.03.2010, la quale, all'art. 10, stanzia allo scopo la somma di € 1.000.000,00, al fine di favorire la ripresa delle attività produttive dei commercianti e dei coltivatori diretti della città dell'Aquila, gravemente compromesse dal sisma

dell'aprile 2009. I lavori previsti in progetto sono ultimati. L'Ufficio ha richiesto una piccola integrazione per completare l'intervento con impianto di illuminazione, strada di accesso ed opere a verde.

Con l'O.P.C.M. n. 3916 del 30.12.2010 il Provveditorato è stato nominato Soggetto attuatore per il ripristino del Tribunale di Chieti, gravemente danneggiato dal sisma; l'importo è di € 6.700.000,00. La gara d'appalto è stata indetta con bando del 6.09.2011 ed è in corso.

Con l'O.P.C.M. n. 3945 del 13.6.2011, art. 8, il Provveditorato è stato individuato quale soggetto attuatore per gli interventi urgenti per il ripristino dell'Istituto S. Maria degli Angeli in L'Aquila. Il finanziamento ammonta a € 4.300.000,00. La gara è in corso.

Il lavoro svolto dal Provveditorato alle Opere Pubbliche ha consentito, in particolare, il raggiungimento dei seguenti risultati:

- la realizzazione degli interventi finalizzati alla organizzazione ed allo svolgimento del G8, che ha impegnato la struttura in oltre 30 cantieri;
- il ripristino immediato della funzionalità di numerosi edifici sede di istituzioni pubbliche (Procura Generale della Repubblica presso la Corte d'Appello, T.A.R., Comando Provinciale Carabinieri, Comando Regionale Guardia di Finanza, Corte dei Conti, Avvocatura Distrettuale dello Stato, Casa Circondariale, ecc.);
- il regolare svolgimento dell'anno scolastico 2009–2010 per circa 9.200 studenti;
- l'individuazione di una valida sistemazione alloggiativa per 2.000 persone presso la Scuola Ispettori e Sovrintendenti della Guardia di Finanza e per 450 persone presso la Caserma Campomizzi; tali interventi hanno consentito di alloggiare in edifici ristrutturati le ultime popolazioni terremotate ancora allocate nelle tendopoli di prima emergenza;
- la realizzazione di un insediamento abitativo a S. Gregorio, dove hanno trovato sistemazione oltre 300 persone;
- la riattivazione della piena funzionalità degli uffici giudiziari. In proposito, sono stati ultimati ed inaugurati il 23.9.2011 i locali della nuova Corte d'Appello. Per quanto riguarda la sede storica del Palazzo di Giustizia, l'intervento di recupero è articolato in due lotti: i lavori del primo lotto sono in fase avanzata di esecuzione e si prevede l'ultimazione dell'intervento nel corso della prossima estate 2012. Per il secondo lotto, relativo ai lavori di demolizione e ricostruzione dell'Ala Uffici, è in corso la gara,
- la realizzazione dei primi interventi sul patrimonio culturale, storico e artistico, in proposito, la deliberazione CIPE n. 82 del 6.11.2009 ha stanziato adeguate risorse sia per il complesso di S. Bernardino, che per la chiesa di S. Domenico:
 - i lavori sono ultimati per quanto riguarda il consolidamento della cupola e del tamburo della basilica di S. Bernardino ed è in corso la gara per la ristrutturazione di tutto il Monumento. Gli interventi si candidano a divenire un esempio per tempestività dell'azione per efficacia delle soluzioni proposte;
 - è stato completato il lavoro di messa in sicurezza della chiesa di S. Domenico ed è in fase di conclusione il progetto completo dei lavori di ristrutturazione della chiesa.

Dopo la prima fase di emergenza, caratterizzata da interventi di somma urgenza, le procedure di affidamento dei lavori hanno privilegiato il rispetto della concorsualità, dapprima, attraverso il procedimento di cui all'art. 57, comma 6, del D.L.vo n. 163/2006 (gara a tre), previsto dall'O.P.C.M. n. 3817/2009 per gli edifici scolastici, poi sistematicamente attraverso gare pubbliche che hanno visto la partecipazione di un numero talora anche ingente di operatori economici (oltre 390 in alcuni casi).

Dal punto di vista dei controlli, le Linee guida antimafia, nelle due versioni fino ad oggi emanate, ai sensi dell'art. 16 D.L. n. 39/2009, hanno imposto l'acquisizione di informazioni dal Prefetto per tutti i contratti ed i sub-contratti connessi alla ricostruzione, nonché l'osservanza dell'obbligo dei tracciabilità dei pagamenti.

In alcuni limitati casi, in cui l'informativa del Prefetto ha palesato criticità rilevanti ai fini delle Linee guida, sono state applicate le sanzioni previste (decadenza dalla aggiudicazione, penale pecuniaria pari al 5% dell'importo del contratto o sub-contratto).

I “*Lavori di somma urgenza in conseguenza degli eventi sismici del 6 aprile 2009, ed in particolare per le attività di ripristino della funzionalità di edifici sede di istituzioni pubbliche e per i necessari lavori presso caserme demaniali adibite ad alloggi temporanei per la sistemazione della popolazione terremotata*”, di cui alla O.P.C.M. n. 3827/2009, art. 4, sono stati da tempo ultimati ed hanno riguardato i seguenti interventi:

	Oggetto dell'intervento	Importo Intervento	Importo intervento a consuntivo	Pagamenti al 31.12.2011
1.	Edificio T.A.R. - L'Aquila	350.000,00	315.000,00	294.433,00
2.	Centro Interregionale VV.F. - L'Aquila - Autofficina	200.000,00	183.500,00	179.718,69
3.	Casa Circondariale di L'Aquila	1.300.000,00	1.297.338,75	1.219.463,58
4.	Comando Regionale Guardia di Finanza - Palazzina ampliamento - L'Aquila	140.000,00	140.000,00	...
5.	Comando Provinciale Carabinieri di L'Aquila	700.000,00	627.345,19	607.749,12
6.	Comando Provinciale Carabinieri - ed. mensa - L'Aquila	180.000,00	181.038,42	180.152,20
7.	Caserma CC. di Civitella Casanova -PE-	110.000,00	118.781,86	111.363,00
8.	Caserma Corpo Forestale dello Stato di Montebello di Bertona -PE-	85.000,00	91.867,72	87.110,71
9.	Complesso di S. Domenico in L'Aquila, sede Corte dei Conti ed Avvocatura dello Stato	1.900.000,00	1.340.000,00	1.200.063,13
10.	Comando provinciale Guardia di Finanza - L'Aquila - Messa in sicurezza dell'edificio	17.500,00	16.237,72	15.237,96
11.	Ottimizzazione sistema elettronico di difesa passiva Comando prov. Carabinieri L'Aquila	557.000,00	557.000,00	524.882,30
12.	Spese per MAP loc. Coppito per il personale della G.d.F.	140.560,92	140.560,92	140.560,92
13.	Comando Provinciale dei Carabinieri - L'Aquila - Palazzina alloggi	650.000,00	650.000,00	633.706,38
14.	Comando regionale Guardia di Finanza - L'Aquila	500.000,00	500.000,00	...
15.	ex Archivio di Stato (Pal. Uffici), loc. Pile di L'Aquila, da destinare ad Uffici giudiziari	400.000,00	1.145.164,58	1.106.598,10
16.	caserma Campomizzi da adibire ad uso alloggi ed opere connesse	13.000.000,00	13.208.458,00	12.902.342,90
17.	Caserma Campomizzi – S.M. palazzina “C”, da destinare ad alloggi per la popolazione studentesca (<i>intervento finanziato dalla O.P.C.M. 3987 del 15.12.2011, in corso di appalto</i>)	88.000,00		

totale	20.318.060,92	20.512.293,16	19.203.381,99
---------------	----------------------	---------------	----------------------

Il totale dei pagamenti relativi a questo programma di interventi ammonta, al 31.12.2011, a € 19.203.381,99.

Interventi finanziati ai sensi dell'art. 7 del D.L. n. 39/2009:

- l'insediamento abitativo M.A.P. di S. Gregorio, frazione del Comune dell'Aquila, il cui patrimonio edilizio ha subito rilevanti danni a causa del sisma. È occorsa una spesa di € 7.390.000,00. L'intervento è ultimato. Risultano emessi pagamenti al 31.12.2011 per € 6.931.538,27;
- la realizzazione di una sede provvisoria per la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi dell'Aquila. Il finanziamento ammonta a € 6.000.000,00; i lavori sono in corso; risultano emessi pagamenti al 31.12.2011 per € 8.262,72;
- la scuola dell'infanzia di Barete, altro comune del cratere sismico, è finanziata con una donazione del Senato della Repubblica per € 869.000,00; la scuola è pienamente funzionante dall'8.11.2010. Risultano emessi pagamenti al 31.12.2011 per € 666.522,26;
- gli interventi eseguiti sulla viabilità nella città dell'Aquila hanno permesso di risolvere rilevanti criticità, connesse alla dislocazione dei principali attrattori di traffico. Il finanziamento ammonta a € 6.500.000,00. Risultano emessi pagamenti al 31.12.2011 per € 4.268.069,54.

I lavori principali sono da tempo ultimati. L'Ufficio ha richiesto al Commissario delegato una piccola somma integrativa per lavori che garantiscano la sicurezza degli utenti e la rifinitura funzionale delle opere

Interventi finanziati ai sensi dell'art. 14, comma 5, D.L. n. 39/09:

Oggetto dell'intervento	Importo	Stato del procedimento	Pagamenti al 31.12.2011
Mercato in Piazza d'Armi O. P. C. M. n. 3857 del 10.3.2010, art. 10	€ 1.000.000,00	Lavori in fase avanzata	25.669,12
Istituto S. Maria degli Angeli in L'Aquila O.P.C.M. n. 3945 del 13.6.2011, art. 8	€ 4.300.000,00	Gara d'appalto in corso	---

Interventi di cui al I programma stralcio CIPE, deliberazione n. 82/2009:

Ha preso quindi il via il programma degli interventi in attuazione del I programma stralcio di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici nella città e nella provincia dell'Aquila, danneggiati a seguito degli eventi sismici, dell'importo di € 200,85 milioni, approvato dal C.I.P.E. con deliberazione n. 82/2009 e rimodulato a parità di importo complessivo in data 11.06.2010 e 2.12.2010.

Segue l'elenco degli interventi, con lo stato di attuazione, la data prevista di ultimazione dei lavori e l'importo dei pagamenti al 31.12.2011:

	denominazione edificio	importo del cipe 82/09 in M€	I rimodulazione - comp. 2009 - 2010 in M€	II rimodulazione - comp. 2009 – 2010 in M€	stato dei procedimenti	data prev. ult. lavori	Pagamenti al 31.12.2011
1	EX ARCHIVIO DI STATO per Uffici giudiziari e parcheggio	3.000	€ 6.000	€ 7.180	Lavori ultimati – inaugurazione 23.9.2011	Settembre 2011	3.470.253,46
2	ALJ.OGGI	0,650	€ 0,650	€ 0,000	Lavori eseguiti	..	..

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

	CARABINIERI				v. elenco di O.P.C.M. 3827/2009, voce 13		
3	QUESTURA	4,000	€ 12,000	€ 18,500	Lavori in corso	Completamento autunno 2012	6.798.136,38
4	DIREZIONE PROVINCIALE VV.F.	18,200	€ 18,200	€ 18,200	In corso progettazione	Estate 2014	21.389,09
5	SEDE UFFICIO Provveditorato	10,000	€ 13,000	€ 13,000	Gara aggiudicata il 22.12.2011	Inverno 2013	249.814,17
6	COMANDO REGIONALE GUARDIA DI FINANZA	5,000	€ 4,300	€ 4,300	Lavori ultimati	Autunno 2011 completamento	2.205.881,78
7	CASERMA CAMPOMIZZI	8,000	€ 6,455	€ 6,455	Lavori ultimati	Autunno 2011	3.263.904,39
8	CHIESA DI SAN DOMENICO (messa in sicurezza)	2,000	€ 2,000	€ 1,600	Messa in sicurezza lavori ultimati	Estate 2010	893.647,24
9	CHIESA DI SAN DOMENICO (lavori di recupero)	14,000	€ 12,000	€ 11,370	Ultimata la progettazione	inverno 2013	...
10	CHIESA E CONVENTO DI SAN BERNARDINO	25,000	€ 30,000	€ 30,000	Lavori di messa in sicurezza della chiesa (cupola, tamburo) ultimati per € 5,5 mil. In corso la gara per i complessivi lavori di recupero della Basilica.	Inverno 2014 completamento chiesa	6.504.643,96
11	PALAZZO DI GIUSTIZIA	30,000	€ 46,000	€ 40,000	Sono stati eseguiti i lavori di messa in sicurezza. L'intervento di recupero è articolato in due lotti; i lavori del I lotto sono in corso. Per il secondo lotto è in corso la gara d'appalto	I lotto: estate 2012; II lotto: estate 2014	3.129.561,26
12	INPS - Direzione regionale	10,000	€ 10,000	€ 10,000	Esperiti studi ed indagini - Conclusa progettazione preliminare	Primavera 2014	34.617,67
13	ALLOGGI ESERCITO via Guelfi	9,000	€ 9,000	€ 9,000	Progettazione preliminare predisposta; il CO.MI.PA. ha espresso parere favorevole – gara prossima	Inverno 2013	...
14	CASERMA E. I. ROSSI	1,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma, in fase di approvazione	.....	...
15	UFFICI CONSIGLIO REGIONALE ex Gil	6,000	€ 6,000	€ 6,000	In corso di acquisizione notizie e documenti necessari	Autunno 2013	...

	e Colonnato				per progettazione <u>Il Consiglio regionale ha chiesto di poter essere soggetto attuatore – il Provveditorato ha espresso il proprio nulla osta</u>		
16	UFFICI Presidente Giunta regionale - Comm. Delegato	10,000	€ 3,000	€ 3,000	In corso progettazione	Inverno 2014	...
17	COMANDO PROVINCIALE CORPO FOR. STATO	5,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma, in fase di approvazione	...	...
18	DIREZIONE REGIONALE VIGILI DEL FUOCO	2,500	€ 2,500	€ 2,500	Progettazione in corso	Estate 2013	137.107,13
19	ARCHIVI REGIONE ABRUZZO E ALLOGGI Provv. OO. PP.	2,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma, in fase di approvazione	...	...
20	CASERMA E. I. DE AMICIS	1,500	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma, nell'ambito del "Convento di S. Bernardino"; il II programma è in fase di approvazione	...	...
21	STAZIONE CC SAN DEMETRIO (AQ)	3,500	€ 3,000	€ 3,000	In fase di conclusione l'iter della Conferenza di Servizi - Si sta sviluppando la progettazione definitiva.	Inverno 2012	..
22	STAZIONE CC GORIANO SICOLI (AQ)	2,500	€ 2,500	€ 2,500	Conclusa la Conferenza di Servizi. Progettazione definitiva redatta.	Inverno 2013	..
23	PALAZZO PROVINCIA (PORTICI)	15,000	€ 5,245	€ 5,245	Progettazione preliminare ultimata	Inverno 2015	.
24	PALAZZO PROVINCIA (nuovo edificio via XX Settembre)	2,000	€ 2,000	€ 2,000	L'intervento è ricompreso nel "Palazzo di Governo", la cui progettazione preliminare è stata approvata in Conferenza di servizi	Primavera 2013	...
25	EX LICEO SCIENTIFICO VIA MAIELLA (COMUNE AQ)	1,000	€ 1,000	€ 1,000	In corso progettazione	Estate 2013	...

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

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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 Provv. 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	<i>147.378,02 (con integrazione tratta dalle somme a disposizione dell'intervento n. 2 – Palazzo Camponeschi)</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
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 commissoriale n. 24/2010: <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 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): <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 commissoriale n. 24/2010, art. 2	Studi e progettazioni in corso	

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

Nell'ambito delle risorse stanziate 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 Diretrice Adriatica (interventi galleria Castellano e Cattolica);
 - Raddoppio Bari-Taranto
 - Realizzazione quadruplicamento - Porta Susa Stura;
 - Raddoppio Messina-Siracusa tratta Catania O.- Catania C. e tecnologie diretrice;
- ❖ 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 stanziate 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 estenda 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 direttive 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 direttive 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 Sardigna - 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, i 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 “Proseguimento 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 “digue” 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 Digue, 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 esplicate, 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 esplicata, 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 esplicato 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 stanziate, 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'emanaione 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'emanaione 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 "sovraposti" (con il consequenziale 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
	(a)	(b)	(c=f+g)	(d=b+c)	(e=d/a)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
RESIA: 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
ENEA: Linea tranvia Favarolo - Istrera - 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
ENOVIA: Metropolitana Tratta Deerrari - Brignole	131,78	153,43	94,34	13,41	107,75	70,23%	6,19	7,22	7,49	17,51
ORINO: Linea metropolitana Collengo - orta Nuova - Lingotto	1004,51	979,50	950,30	44,10	979,50	100,00%	34,90	9,20	26,10	1,60
LOGNA: 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 filovario Eur Fermi - or 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 tramvia su gomma	139,61	139,61	13,50	28,00	41,50	29,73%	12,50	15,50	12,79	0,00
ERROVIA CIRCUITNEA: Metropolitana 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 metropolitane 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:

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

espleta i compiti previsti ai sensi del DPR 753/80 in materia di sicurezza dell'esercizio di trasporto.

Nel corso dell'anno 2011, le attività svolte nell'ambito dell'attuazione del programma di interventi ex lege 910/86 hanno riguardato principalmente le fasi conclusive dei lavori e l'iter procedurale connesso alla definizione dei rapporti concessionari esercenti/concessionari nonché al trasferimento alle regioni delle competenze relative ad alcune ferrovie. Tali attività sono state correlate in molti casi alla definizione dei contenziosi promossi dai concessionari dei lavori o dalle ditte espropriate. Relativamente a quest'ultima fase sono stati altresì predisposti con le regioni interessate atti aggiuntivi agli accordi di programma a suo tempo sottoscritti ai sensi dell'art. 15 del D.lgs 422/97 per trasferire le risorse residue del programma non utilizzate nell'ambito delle convenzioni di concessione originariamente sottoscritte (Regione Puglia, Regione Emilia Romagna).

Sempre in tema di sviluppo della mobilità locale, si evidenzia che la Direzione Generale è recentemente subentrata al Dipartimento delle Aree Urbane del disciolto Ministero delle Infrastrutture nella conduzione del programma di interventi per il miglioramento della mobilità urbana, avviato ai sensi dell'Art. 3 - Legge 472/99.

A seguito dell'intensa attività ricognitiva atta a ricostruire rapporti convenzionali con i Comuni interessati risalenti a molti anni or sono si è ovviato alla una sostanziale situazione di stallo sul programma, anche in conseguenza dei vincoli in materia di accensione mutui garantiti dallo Stato introdotti dall'art. 1 comma 512 legge 296 /2006 ai fini del rispetto del patto di stabilità. La situazione di stallo è stata peraltro acuita da alcune criticità ulteriori derivanti dalla riduzione della capacità di spesa per la mancata messa a disposizione dei fondi da parte delle ultime leggi finanziarie.

Su impulso del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha emanato, quindi, una apposita direttiva (DM 930 del 19/11/2009) finalizzata a trasformare il contributo statale in "contributo diretto in quota capitale" da corrispondere ai Comuni sulla base degli stati di avanzamento dei relativi lavori.

Si è potuto pertanto provvedere alla stipula delle convenzioni ancora mancanti per la conclusione del programma originario, l'ultima delle quali è stata sottoscritta nella primavera del 2011, ed è stata attivata quindi la procedura per l'avvio di quelle di seconda fase attraverso la predisposizione della bozza di Decreto Ministeriale di riparto definitivo delle risorse così come derivante per effetto delle attività poste in essere in ossequio alle Direttive contenute nel richiamato D.M. 930 del 19/11/2009, la cui emanazione è stata subordinata alla formalizzazione del Decreto Interministeriale Infrastrutture Trasporti - Tesoro previsto dal richiamato dall'art. 1 comma 512 legge 296 /2006.

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività di verifica e svincolo fondi a seguito delle istanze presentate dai soggetti beneficiari sulla base dell'effettivo andamento dei lavori.

In merito agli interventi sulla sicurezza delle ferrovie di proprietà del Ministero il Dipartimento ha, altresì, dato esecuzione al disposto dell'art. 1, comma 1038, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (Legge Finanziaria 2007) che ha autorizzato la spesa di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 "per la realizzazione di interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza, sia dell'infrastruttura ferroviaria sia installati a bordo dei materiali rotabili, finalizzati al conseguimento di un maggior livello della sicurezza della circolazione, per le gestioni commissariali governative e per le ferrovie di proprietà del Ministero dei trasporti." In particolare, è stata effettuata un'istruttoria tecnica volta ad individuare tutti gli interventi necessari per migliorare la sicurezza, definendo anche gli interventi da considerare prioritari in considerazione delle risorse disponibili.

Passando ad esaminare l'altra area dell'obiettivo strategico in esame, concernente il rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture portuali, si evidenziano, di seguito, le principali linee d'azione poste in essere al riguardo, nel corso del 2011, dalle competenti strutture ministeriali.

Nel quadro degli adempimenti previsti per il 2011, relativamente all'obiettivo strategico rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali ed aeroportuali e precisamente alla nuova implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere delle Autorità portuali già finanziate ed in corso di esecuzione, si è provveduto con riferimento ai 10 interventi infrastrutturali individuati, alla ricognizione generale degli specifici e puntuali elementi di informazione in merito all'uso dei finanziamenti statali acquisendo i dati necessari alla costruzione del modello del fenomeno da monitorare e, ove necessario, sollecitando le Autorità portuali inadempienti.

Nello specifico, sulla base della documentazione acquisita, si è provveduto ad aggiornare la predetta tabella con i dati finanziari riepilogativi delle spese complessivamente ed effettivamente sostenute nell'anno di riferimento suddivise per semestri consuntivando il dato al 31 dicembre 2011.

Si è provveduto, altresì, ad aggiornare il dato percentuale relativo all'avanzamento effettivo degli interventi infrastrutturali finanziati con le risorse in questione.

In alcuni casi, in esito alle verifiche effettuate, sono state anche apportate rettifiche e modifiche ai dati precedentemente indicati (vedi tabella alla pagina seguente).

Autonoma Portuale	Opere	Costo opera	Importo finanziato	Importo Assegnato a tutto il 31/12/2010	Spese stimate a tutto il 31/12/2010	Stima		Effettivo utilizzo risorse		Stima
						Spese a tutto il 31/12/2011	Spese I° semestre 2011	Spese II° semestre 2011	Utilizzo risorse totale al 31/12/2011	
LIVORNO	Costruzione denari dattracco navi RO-RO in darsena 1	4.864.200,00	4.864.200,00	825.064,08	3.000.000,00	2.376.920,88	1.362.646,89	3.739.567,77	35,00	75,00
NAPOLI	Costruzione lacce per nuovo bacino galleggiante	2.010.750,00	2.010.750,00	0,00	1.500.000,00	42.921,80	10.631,27	53.552,87	0,00	75,00
NAPOLI	Adeguamento strutturale bacino in muratura n° 2	23.100.000,00	18.370.329,14	0,00	5.000.000,00	229.218,14	0,00	229.218,14	0	50,00
NAPOLI	Consolidamento strutturale e adeguamento funzionale della banchina di levante del molo Vittorio Emanuele II° nel porto di Napoli	18.558.400,00	15.318.902,58	860.674,55	12.000.000,00	2.779.598,39	1.760.946,42	4.540.544,81	10,00	100,00
NAPOLI	Molo Carrmine - lavori di consolidamento ed adeguamento banchina di levante	13.200.000,00	16.307.218,88	16.307.218,88	3.887.938,76	10.560.000,00	4.747.641,01	1.163.183,27	5.911.024,28	42,00
NAPOLI	Lavori di adeguamento della darsena di levante a terminali contenenti mediante colnata e conseguente opere di collegamento	154.000.000,00	112.245.793,40	0,00	0,00	35.000.000,00	0,00	10.021.980,39	10.021.980,39	0
PIOMBINO	Porto di Piombinoferro - Nuova banchina di riva n. 2 tra il pontile Massimo e Calata Italia	3.318.182,30	2.600.000,00	2.600.000,00	153.558,01	2.000.000,00	614.363,83	752.043,95	1.366.407,78	50,00
RAVENNA	Approfondimento del canale Piombone, 1° lotto sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione al P.R.P., 2° lotto risanamento della Palassata a Sel Piombone, separaz. Isca della zone valle e delle zone portuali mediante arginatura naturale	26.600.000,00	26.600.000,00	26.600.000,00	171.013,00	15.000.000,00	262.915,68	684.971,53	947.887,21	0,76
RAVENNA	Rifacimento protezione di sponda a Porto Corsini	11.000.000,00	11.000.000,00	11.000.000,00	6.097,02	7.000.000,00	50.531,63	2.501.207,21	2.551.738,84	0,02
SALERNO	Consolidamento del Molo Traezzo levante, e della testata del Molo Martedì	32.371.883,89	32.371.883,89	0,00	8.000.000,00	3.988.290,93	32.371.883,89	11.471.822,59	15.460.113,52	0,00

Oltre alle attività finalizzate al conseguimento degli obiettivi di politica pubblica e di azione amministrativa assegnati, è stata svolta l'ordinaria attività legata alle materie di competenza.

All'occorrenza, quindi, sono stati elaborati provvedimenti di normazione secondaria, emanati decreti, atti di indirizzo, di coordinamento e raccomandazioni per le locali Autorità marittime e portuali, fornite risposte a quesiti di varia natura, a interrogazioni e interpellanze parlamentari, resi pareri su proposte di provvedimenti legislativi nazionali e/o comunitari, predisposte relazioni sulle materie di competenza, gestiti e definiti contenziosi, autorizzati pagamenti di spese per liti, curati i rapporti con le associazioni nazionali rappresentative dei vari soggetti operanti nei porti, verificato lo stato di attuazione a livello locale delle principali normative di settore.

Alcuni risultati specifici, conseguiti nel periodo considerato, sono quelli di seguito indicati:

- Trasmesse all'INPS varie comunicazioni finalizzate al riconoscimento dei trattamenti mensili d'integrazione salariale in favore dei lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo nei porti, ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84/1994;
- Rilasciati numerosi permessi di accesso ai porti;
- Approvate modifiche e/o integrazioni ad alcuni regolamenti per lo svolgimento del servizio di rimorchio portuale;
- Approvate richieste di copertura degli organici di alcuni Gruppi Ormeggiatori operanti nei porti;
- Emanati vari decreti di ricostituzione e/o integrazione delle Commissioni locali per i raccomandatari marittimi di cui all'art. 7 della legge n. 135/1977;
- 21/1/2011 – emanata circolare n. 912 riguardante le modalità d'iscrizione dei “chimici di porto” negli appositi registri tenuti dalle locali Autorità marittime;
- 21/1/2011 – emanata circolare riguardante clausole da inserire nel bando di concorso per l'assunzione dei piloti dei porti ed estensione a tre anni della durata di validità delle graduatorie;
- 1/2/2011 – emanata circolare n. 1422 recante norme sulla validità delle graduatorie dei concorsi per l'assunzione degli ormeggiatori e dei barcaioli operanti nei porti;
- 1/2/2011 – emanata circolare n. 1491 recante modalità di cancellazione dai registri per raggiunti limiti di età degli ormeggiatori e dei barcaioli;
- 2/2/2011 – emanata circolare n. 1632 riguardante i criteri per la valutazione della “maggiore rappresentatività” delle Associazioni di categoria rappresentate nelle commissioni consultive locali di cui all'art. 15 della legge n. 84/1994;
- 7/2/2011 – emanata circolare n. 1772 riguardante la trasmissione da parte delle Autorità marittime e delle Autorità portuali delle relazioni annuali sul lavoro portuale;
- 7/2/2011 – emanata circolare n. 1805 riguardante l'equiparazione alle navi italiane delle navi battenti bandiera di alcuni Stati ai fini del pagamento delle tasse di ancoraggio di cui all'art. 1 del D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107;
- 11/2/2011 – emanata circolare n. 2138 con la quale è stato diramato il decreto ministeriale recante le tariffe dei raccomandatari marittimi a valere per il biennio 2011-2012;
- 16/2/2011 – emanata circolare n. 2342 recante le tariffe dei “pratici locali” (svolgenti attività di pilotaggio nei porti minori) a valere per il biennio 2011-2012;
- 25/2/2011 – emanata circolare n. 2922 recante la particolare disciplina, per il servizio di pilotaggio, delle festività per l'anno 2011, in relazione all'avvenuto spostamento della festività del 4 novembre 2011 al 17 marzo 2011;
- 28/3/2011 – emanata circolare n. 4537 recante i “numeri indice” da utilizzare per la revisione delle tariffe di rimorchio portuale nell'anno 2011;
- 12/4/2011 - emanata circolare n. 5317 riguardante l'equiparazione alle navi italiane delle navi battenti bandiera di alcuni Stati ai fini del pagamento delle tasse di ancoraggio di cui all'art. 1 del D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107;

- 18/4/2011 – emanata circolare n. 5595 riguardante i requisiti per l’iscrizione nei registri dei chimici di porto;
- 14/6/2011 – effettuata, con tutti i soggetti interessati, riunione risolutiva a livello ministeriale della vertenza relativa alla ricollocazione nel porto di Trieste di circa 80 lavoratori appartenenti all’impresa “Primavera”, autorizzata ex art. 16 della legge 84/1994 e collocata in stato di liquidazione;
- 3/8/2011 – richieste a tutte le Capitanerie di porto, con circolare n. 11006, informazioni in merito agli approdi effettuati nei porti nazionali da navi battenti bandiera mongola per la loro eventuale equiparazione alle navi nazionali ai fini del pagamento delle tasse di ancoraggio di cui all’art. 1 del D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107.
- 22/9/2011 – effettuata riunione risolutiva in sede ministeriale sulla riorganizzazione del servizio di rimorchio nei porti di Crotone e Corigliano Calabro e al pontile di Cirò Marina;
- 26/10/2011 – emanata circolare n. 14201 riguardante le modalità di calcolo della stazza dei “convogli” ai fini dell’applicazione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio)

In materia di vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali, nel corso del 2011, si è proseguita l’attività di controllo con l’obiettivo di assicurare la conformità a legge dei numerosi adempimenti in cui si estrinseca la gestione amministrativa, patrimoniale e contabile di ciascuno di detti Enti.

Procedure per la nomina dei presidenti e Collegi dei Revisori

Nell’anno 2011 si sono concluse le procedure per il rinnovo delle cariche di presidente nelle Autorità portuali di Civitavecchia, Brindisi, Taranto, Bari, Livorno, Trieste e Cagliari. I relativi provvedimenti sono stati regolarmente notificati agli interessati. Sono stati ricostituiti i collegi dei revisori dei conti delle Autorità portuali di Gioia Tauro e Ravenna giunti a scadenza. Dopo aver acquisito dal Comando generale delle Capitanerie di porto il nominativo di un ufficiale idoneo all’incarico e dal Ministero dell’Economia e delle Finanze le indicazioni per il rimborso delle somme necessarie, è stato sottoposto alla firma del Ministro il decreto per la nomina di un commissario al quale affidare la prosecuzione delle operazioni di liquidazione dell’Autorità portuale di Trapani. La nomina di un Commissario liquidatore, venuta a scadenza con il finire dell’anno, è stata di fatto prorogata non essendo state ancora completate le operazioni di liquidazione dell’Ente portuale in parola.

Vigilanza sulle Autorità Portuali (art. 12 legge n. 84/94).

Nei diversi periodi dell’anno, in relazione ai termini stabiliti da norme e regolamenti, sono stati approvati, di concerto con il Ministero dell’Economia e delle Finanze, i bilanci di previsione dell’anno 2011, le relative note di variazione e, infine, i rendiconti generali del 2010. Nell’ultimo periodo è stata avviata l’istruttoria dei bilanci di previsione per l’esercizio 2012 pervenuti nell’ultimo trimestre, con la acquisizione di chiarimenti e notizie, ove necessari, e la richiesta del parere di competenza al Ministero dell’Economia e delle Finanze. A fine 2011 sono stati autorizzati gli esercizi provvisori per l’esercizio 2012. Sono state sempre fornite agli enti vigilati puntuali indicazioni per la formazione dei documenti contabili con apposite circolari applicative delle disposizioni di legge via via intervenute. Sono state esaminate ed approvate, talvolta con limitazioni, le delibere di modifica delle dotazioni organiche. È stata redatta, e pubblicata sia sul sito internet del Ministero che in versione cartacea, la relazione annuale relativa al 2010 sull’attività svolta dalle Autorità portuali; l’elaborato, ricco di notizie e dati sia contabili sia riguardanti i volumi di traffico, rappresenta un’utile fonte per gli addetti ai lavori.

Attività giuridica. Sono stati elaborati, e quando necessario forniti ai competenti uffici, elementi di risposta in ordine ad interrogazioni parlamentari ed a procedimenti giurisdizionali sulle materie di

competenza e sono stati curati gli adempimenti relativi a ricorsi giurisdizionali e straordinari avverso provvedimenti dell'Amministrazione e degli enti vigilati.

Ove richiesti, sono stati forniti alle Autorità portuali chiarimenti e pareri interpretativi sulla normativa di settore.

In tale ambito assumono particolare rilievo le attività finalizzate alla programmazione ed assegnazione delle risorse per interventi infrastrutturali nei porti, che nel corso della prima parte del 2011 si è dovuto ricerca soluzioni al fine di assicurarne la continuità nonostante i considerevoli tagli del finanziamento subiti dal relativo capitolo, intervenuti a programmazione già definita.

Infatti, con il decreto del Ministro n. 123 del 4 aprile 2011, si era concluso il lungo iter procedimentale avviato in ottobre 2010 e finalizzato all'approvazione del "Aggiornamento definitivo del programma di Opere Marittime per il triennio 2011-2013, unitamente all'elenco annuale dei lavori da realizzare nel primo anno", ai sensi dell'art. 13, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 554/1999, secondo le modalità indicate con il D.M. 9 giugno 2005, n. 1021, art. 1, comma 2.

In termini finanziari l'aggiornamento, secondo le previsioni di bilancio per il triennio 2011/2013, a legislatura vigente, recava un onere complessivo pari ad € 146.855.211,00 con risorse provenienti dallo stanziamento ordinario del Capitolo 7261 ripartito in € 78.091.489,00 per l'anno 2011, in € 32.813.652,00 per l'anno 2012, e in € 35.950.070,00 per l'anno 2013.

In tale quadro di limitatezza di risorse rispetto alle esigenze effettive dei porti rimasti alla competenza statale e quantificate dai Provveditorati in circa 150 milioni di euro solo per l'anno 2011, nel programma 2011/2013, erano state previste solamente opere di manutenzione straordinaria, in quanto finalizzate alla conservazione dei beni esistenti, con conseguente penalizzazione degli interventi per la realizzazione di nuove infrastrutture che, diversamente, avrebbero impegnato la gran parte delle risorse disponibili.

Il programma così definito ha subito un taglio, prima provvisorio, poi definitivo, ai sensi dell'art. 1, comma 13 della legge di stabilità 2011, per complessivi € 9.039.175,00 che ha comportato il ritiro del decreto ministeriale n.123/2011, dovendo tenere conto della suddetta variazione negativa.

Si è dovuto perciò riattivare il procedimento di programmazione per introdurre i tagli necessitati dalla riduzione, che si è concluso con il decreto ministeriale n. 245 del 17 giugno 2011, successivamente registrato presso la Corte dei Conti, con l'effetto di un sensibile ritardo nell'assegnazione delle risorse ai Provveditorati e conseguenti difficoltà di utilizzazione dei fondi stessi nell'anno.

Priorità politica 3 “Sicurezza”

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri.***

L’obiettivo “Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri” risulta correlato a due diverse aree di intervento:

- 1) l’area degli sbarramenti e delle opere di derivazione da invasi, concernente il settore delle dighe, in ordine al quale sono stati già specificati i principali interventi posti in essere, nell’anno 2011, dalle competenti strutture ministeriali, riportati, in precedenza, unitamente a quelli concernenti l’altro obiettivo strategico *“Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche”* avente riflessi sul medesimo settore ma correlato alla diversa priorità politica denominata “Sviluppo delle infrastrutture e delle Grandi Opere”;
- 2) l’area della messa in sicurezza degli edifici scolastici, in merito alla quale si segnala, innanzitutto, la prosecuzione delle attività per la realizzazione del Piano straordinario (legge 289/2002, art.80, comma 21) ad essa finalizzato, finanziato con delibere CIPE del 2004 e del 2006. Nel loro complesso, ad oggi, è possibile registrare la concreta attivazione da parte dagli Enti locali beneficiari di 1283 interventi pari all’81% dei 1593 interventi programmati. Tali interventi hanno utilizzato il 76% delle risorse pari a circa 371,048 milioni di euro.

Il Piano straordinario concernente la messa in sicurezza delle strutture scolastiche, con particolare riguardo a quelle ubicate in zone a rischio sismico è stato previsto dalla legge 289/2002, che lo ha incluso nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001 (“c.d. legge obiettivo”) ed è stato redatto da questo Ministero, di concerto con il Ministero dell’istruzione, università e ricerca, previa indicazione da parte delle Regioni degli edifici a più alto rischio sismico oggetto di adeguamento strutturale.

Il piano ad oggi si articola in due programmi stralcio ed un piano di rimodulazione che sono stati oggetto di specifiche delibere CIPE che hanno seguito specifici favorevoli pareri della Conferenza Unificata.

Ad oggi il quadro di attuazione dei predetti piani è leggermente mutato rispetto alla situazione evidenziata dalla nota che si riscontra ed è riassunto dalla tabella che segue:

Macro Area	PROGRAMMAZIONE VIGENTE			NON AVVIATI		
	N.	IMPORTO	%	Nº	IMPORTO	%
Primo Stralcio – D CIPE n.102/04 - 20.12.2004 - G.U.R.I.186-11.08.2005	741	171.611.411	100,00%	137	17.725.394	10,33%
Secondo Stralcio – D CIPE n. 143/06 - 17.11.2006 – S.O. n. 83 G.U.R.I. del 10.04.2007	907	302.470.232	100,00%	221	78.912.225	26,09%
Primo piano di rimodulazione – D CIPE n.017/08	45	13.938.483	100,00%	14	5.431.488	38,97%
TOTALI	1693	488.020.126,49	100,00%	372	102.069.106,78	21%

La procedura e lo stato di attuazione è stato oggetto della Indagine sul “Programma di messa in sicurezza degli edifici scolastici ai sensi dell’art. 80, comma 21, della legge n. 289/2002” condotta dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei Conti che in merito ai tempi di attuazione ha testualmente riportato”...La già complessa e lunga procedura d’individuazione e di programmazione degli interventi che prevede attività di diversi soggetti – Ministero delle infrastrutture, Ministero dell’istruzione, Regioni, enti locali e CIPE – è stata condizionata da alcune circostanze che hanno influenzato negativamente la realizzazione dei Programmi stralcio. Tra queste, il ritardo nell’avvio (circa un anno) determinato dall’introdotta concertazione tra Ministero delle infrastrutture e Regioni (intesa del 13 ottobre 2005) ad opera

della delibera CIPE 102/2004, nonchè l'intervenuta obbligatorietà dell'autorizzazione preventiva all'utilizzo dei contributi pluriennali, introdotta dalla legge finanziaria 2007 (art. 1 commi 511 e 512), che ha di fatto impedito agli enti attuatori di stipulare il contratto di mutuo per circa un anno. I previsti decreti interministeriali sono stati adottati in data 6 settembre 2007 per il primo Programma e in data 7 aprile 2008 per il secondo. Ciò ha anche comportato, in alcuni casi, il differimento dell'affidamento dei lavori e in altri lo slittamento degli stessi per il rinvio dei pagamenti. Ritardi sono poi intervenuti nella fase di rilascio, da parte delle Regioni, dell'attestazione di coerenza dei progetti alle finalità del Piano. Peraltro, per tale fase, l'intesa 13 ottobre 2005 ha stabilito dei termini che vanno da 255 giorni nel caso di progetto coerente fin dal primo esame a 465 giorni nel caso di progetto da rivedere o completare. I ritardi, come segnalato dalle Regioni, sono stati determinati da carente progettazione delle opere programmate, che ha comportato integrazioni, nel caso di mancanza della necessaria documentazione o di non corretta compilazione delle schede d'impiantistica, o modifiche nel caso di non idoneità della progettazione preliminare o per difficoltà di predisposizione di progetti coerenti con le finalità del Piano e da contenere nei limiti dei fondi assegnati. Problematiche strutturali riguardanti la staticità degli edifici, non rilevate al momento della progettazione preliminare, hanno comportato l'esigenza di rivedere il progetto quando non anche la decisione di demolire e ricostruire l'immobile; la carente di una progettazione definitiva al momento della individuazione degli interventi non ha dato la possibilità di determinare subito l'effettivo quadro economico, con la conseguenza di dover rivedere l'entità degli interventi. Lo stato di dissesto delle strutture di alcuni edifici, rilevato in sede di accertamento dell'effettivo stato dell'immobile, con conseguente dichiarazione d'inagibilità, ha reso necessario frazionare gli interventi e procedere per lotti in attesa di finanziamenti successivi...."

A supporto e conferma della riportata valutazione qui si aggiunge che predetti tempi sono, al netto delle patologie evidenziate solo "apparentemente" lunghi considerato che la procedura di attuazione introita i tempi delle fasi di stipula dei contratti di mutuo, progettazione, appalto ed esecuzione che sono di competenza degli enti locali e rappresentano una storica criticità del sistema.

Tale considerazione sono supportate da una indagine di tipo statistico condotta su 104 progetti ad oggi oggetto di definitiva rendicontazione.

Dall'esame delle durate medie in particolare si sono evinti i seguenti dati:

FASE (Amministrazione interessata)	Durate medie		Descrizione
	gg	%	
Fase di Pubblicazione (CIPE)	245	17%	(Data pubblicazione - Data delibera CIPE)
Fase di progettazione ed approvazione (ENTE LOCALE)	413	29%	(Data attestazione di coerenza - Data pubblicazione)
Tempo di perfezionamento del finanziamento (MIT-ENTE LOCALE)	74	5%	(Data documento di attuazione - Data attestazione di coerenza)
Durata procedure di consegna (ENTE LOCALE)	271	19%	(Data della consegna - Data documento di attuazione)
Durata effettiva (ENTE LOCALE – ESECUTORE)	335	24%	(Data della Ultimazione - Data della consegna)
Durata delle operazioni di Colludo (ENTE LOCALE)	78	6%	(Data del Collaudo - Data della Ultimazione)
SOMMARIO	1.416	gg	
		3,88	anni

Dai predetti dati si evince con chiarezza che le fasi più lunghe sono state, nell'ordine:

1. la progettazione e approvazione del progetto che ha impegnato in media 413 giorni pari la 29% della durata media del finanziamento;
2. l'esecuzione effettiva dei lavori la cui durata media è stata pari a 335 giorni (24% della durata media del finanziamento);

3. la fase di selezione dell'esecutore (gara) e di consegna che complessivamente hanno richiesto 271 giorni pari al 19% del tempo complessivo;
4. la pubblicazione della delibera CIPE che ha impegnato ben 245 giorni pari al 17% della durata media del finanziamento.

Ulteriore dato di riflessione e' da individuarsi nel tempo medio registrato per la sottoscrizione del contratto di mutuo da parte degli enti locali interessati che e' stato pari a 254 giorni. La causa di tale inaspettata durata e' da individuarsi nella difficoltà di operare tale operazione di indebitamento all'interno dei vincoli imposti dal patto di stabilità.

Ciò premesso, si precisa che le attività di realizzazione o ristrutturazione delle infrastrutture scolastiche gravano ordinariamente sul programma di bilancio "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità".

- ✓ **Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale**
- ✓ **Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio**
- ✓ **Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione**
- ✓ **Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche**
- ✓ **Definizione dell'assetto tecnico-normativo del Demanio Marittimo**

Gli obiettivi strategici sopra indicati afferiscono, nell'ambito della priorità politica "Sicurezza", al programma di bilancio "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni", ricadente nella missione "Infrastrutture pubbliche e logistica".

Per il raggiungimento dei cinque obiettivi in esame ha operato il Consiglio Superiore dei lavori pubblici che, ai sensi dell'articolo 127 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, recante "Codice dei Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" è il massimo Organo tecnico consultivo dello Stato.

L'organizzazione del Consiglio superiore è caratterizzata da una struttura dipartimentale articolata in un Ufficio di Presidenza, a cui è preposto il Presidente generale nominato con DPR ai sensi dell'art.19 comma 3, del DLgs 165/01, e da cinque Sezioni alle quali sono preposti altrettanti Dirigenti di I fascia, nominati con DPCM ai sensi del comma 4, del richiamato art.19.

Nell'ambito del Consiglio superiore è inoltre incardinato il Servizio tecnico centrale, Organo che, alle dipendenze funzionali del Presidente del Consiglio superiore, cura la predisposizione delle norme tecniche fondamentali per la sicurezza delle costruzioni da osservarsi su tutto il territorio nazionale, la certificazione e la qualificazione dei materiali e dei prodotti da costruzione, nonché svolge le attività tecnico-scientifico, sia in ambito nazionale che in ambito europeo, ai fini dell'attuazione della Direttiva 89/106/CEE sui prodotti da costruzione.

Le competenze istituzionali del Consiglio Superiore si esplicano attraverso le seguenti attività:

- *consultiva*, consistente essenzialmente nell'emissione, da parte dell'Assemblea generale o delle Sezioni, di pareri obbligatori sui progetti di lavori pubblici di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore a 25 milioni di euro, nonché di pareri richiesti da amministrazioni pubbliche centrali e locali;
- *normativa*, consistente nell'elaborazione ed aggiornamento di norme tecniche e di indirizzo (circolari, linee guida, capitolati tipo) in materia di sicurezza delle costruzioni e di opere speciali;
- di *rappresentanza* presso Enti ed Organismi nazionali ed internazionali competenti in materia di qualificazione e sicurezza dei materiali e prodotti da costruzione;
- di *certificazione, ispezione e vigilanza* per il rilascio della marcatura CE e del benestare tecnico europeo dei prodotti e dei sistemi destinati alle opere di ingegneria strutturale relativamente al requisito essenziale n.1 "resistenza meccanica e stabilità";

- di *abilitazione* di Organismi di certificazione, ispezione e prova ai sensi della direttiva 89/106/CEE, nonché dei laboratori di prove materiali e dei laboratori di prove geotecniche;
- di *qualificazione* di acciai e di prodotti siderurgici per le costruzioni, della produzione e lavorazione di elementi strutturali in legno; della produzione di manufatti prefabbricati in cemento armato e in cemento armato precompresso per uso strutturale;
- di *dichiarazione* dell'idoneità tecnica di sistemi costruttivi.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici predispone, altresì, linee guida e studi tecnici di carattere generale e normativo, nonché di ricerca sperimentale in materia di opere pubbliche, pubblica incolumità e sicurezza delle costruzioni, trasporti, infrastrutture e assetto del territorio. Tali linee guida sono finalizzate alla promozione del miglioramento della qualità dei prodotti e dei processi costruttivi.

Si tratta di norme di indirizzo, quindi non cogenti, che costituiscono strumenti di supporto alle diverse attività che caratterizzano il settore delle costruzioni dalla produzione dei materiali, alla loro messa in opera, ai controlli in corso d'opera e finali. Al riguardo, negli ultimi anni, il Consiglio superiore ha predisposto e pubblicato i seguenti documenti:

- Linee Guida sul calcestruzzo strutturale;
- Linee Guida sul calcestruzzo ad alta resistenza;
- Linee Guida sul calcestruzzo preconfezionato;
- Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali
- Linee guida per la messa in opera del calcestruzzo strutturale e per la valutazione delle caratteristiche meccaniche del calcestruzzo indurito mediante prove non distruttive;
- Linee guida per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo di interventi di rinforzo di strutture di c.a., c.a.p. e murarie mediante FRP.
- Linee guida per l'utilizzo di travi tralicciate in acciaio conglobate nel getto di calcestruzzo collaborante e procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'impiego
- Linea guida per la certificazione dell'idoneità tecnica dei sistemi di precompressione a cavi post-tesi;
- Linee guida per sistemi costruttivi a pannelli portanti basati sull'impiego di blocchi cassero e calcestruzzo debolmente armato gettato in opera;
- Linea Guida per la certificazione di idoneità tecnica dei tiranti di ancoraggio per uso geotecnico di tipo attivo;

L'attività del Consiglio si svolge nell'ambito delle adunanze dell'Assemblea.

Sulla base dei pareri espressi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, svolge altresì compiti di supporto alle Amministrazioni pubbliche per l'interpretazione delle norme tecniche sulle costruzioni.

In campo europeo il Servizio è Organismo riconosciuto di certificazione ed ispezione ai fini della marcatura CE nel settore dei prodotti o sistemi destinati alle opere di ingegneria strutturale e geotecnica.

Partecipa altresì, ai lavori degli Organismi tecnici europei preposti all'attuazione della direttiva 89/106/CEE, e del recente Reg.(UE) 305/2011 riguardante i prodotti da costruzione.

Nel settore dei lavori pubblici il Servizio tecnico centrale aggiorna periodicamente i Capitolati speciali tipo relativi all'edilizia e alle opere marittime, nonché raccoglie gli elementi di costo dei prezzi adottati dai Provveditorati interregionali/regionali alle opere pubbliche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le funzioni istruttorie ed i compiti istituzionali che il Servizio tecnico centrale svolge ai fini dell'emanazione dei provvedimenti finali, riguardano:

- studi e ricerche sui materiali da costruzione e sulla modellistica fisica e numerica delle opere, predisposizione delle norme tecniche, le linee guida e gli studi tecnici di carattere generale e

- normativo, nonché di ricerca sperimentale, in materia di opere pubbliche, di impianti sportivi, di trasporti, di infrastrutture, di assetto del territorio, di pubblica incolumità e sicurezza delle costruzioni;
- certificazione, ispezione e benestare tecnico europeo per prodotti e sistemi destinati alle opere di ingegneria strutturale e geotecnica, in attuazione della direttiva 89/106/CEE, come recepita nel decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993, n.246, e successive modificazioni, e di altre disposizioni comunitarie o nazionali;
 - qualificazione dei prodotti prefabbricati di serie ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 e, per la parte ancora applicabile, della legge 5 novembre 1971, n. 1086, nonché delle norme tecniche di cui agli articoli 52, comma 1, e 60 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001;
 - qualificazione e vigilanza dei prodotti disciplinati dalle norme tecniche di cui al comma 1 dell'art. 52 e dell'art. 60 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001 n.380;
 - riconoscimento dell'equivalenza di prodotti qualificati in campo europeo per l'utilizzazione degli stessi sul territorio nazionale;
 - abilitazione dei laboratori di prova dei materiali strutturali ed i laboratori per lo svolgimento di prove geotecniche sui terreni e sulle rocce, nonché in situ di cui al comma 2 dell'art.59 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380;
 - abilitazione degli organismi di certificazione, ispezione e prova ai sensi dell'art.9 comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993 n. 246, e successive modificazioni ed integrazioni;
 - abilitazione e vigilanza degli organismi di attestazione dei cementi, ai sensi dell'art. 2 comma 2 del decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 12 luglio 1999 n. 314;
 - vigilanza sul mercato ai sensi dell'art.11 del decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993 n.246, limitatamente ai prodotti strutturali per i quali è prevalente il rispetto del requisito essenziale n.1 di cui alla direttiva 89/106/CEE;
 - accreditamento delle unità tecniche delle amministrazioni dello Stato di cui all'art.28 dell'allegato XXI al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che riproduce l'art. 28 dell'allegato tecnico al decreto legislativo 17 agosto 200, n.189.

Il Servizio svolge inoltre attività di riscontro tecnico nell'ambito della qualificazione dei contraenti generali di cui al DLgs 163/2006.

Attraverso il Servizio tecnico centrale, il Consiglio superiore esercita, inoltre, la vigilanza sugli Enti di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che svolgono le funzioni di Organismo di normalizzazione limitatamente al campo dell'ingegneria civile e strutturale ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 21 giugno 1986 n. 317 e successive modificazioni.

Ai fini dell'esercizio delle predette funzioni assicura l'assolvimento dei compiti di rappresentanza presso gli Organismi tecnici dell'Unione europea preposti all'attuazione della direttiva 89/106/CEE, ed oggi del recente Reg.(UE) 305/2011, riguardanti la qualificazione e la sicurezza dei materiali e dei prodotti per l'ingegneria civile. Individua, per i predetti fini, i rappresentanti tecnici nazionali.

Per i progetti delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale, ai sensi della legge 21.12.2001, n.443, il Consiglio Superiore esprime parere sui progetti preliminari.

Il Consiglio Superiore, inoltre, ove richiesto dagli Organi competenti, esprime parere:

- sui progetti delle opere pubbliche o di interesse pubblico di competenza statale, ai sensi delle disposizioni vigenti sulle costruzioni e infrastrutture strategiche;
- sulle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale, sulle linee generali della programmazione delle grandi reti di interesse nazionale, portuali ed aeroportuali e sulle vie di navigazione di interesse nazionale, sui programmi di lavori pubblici.

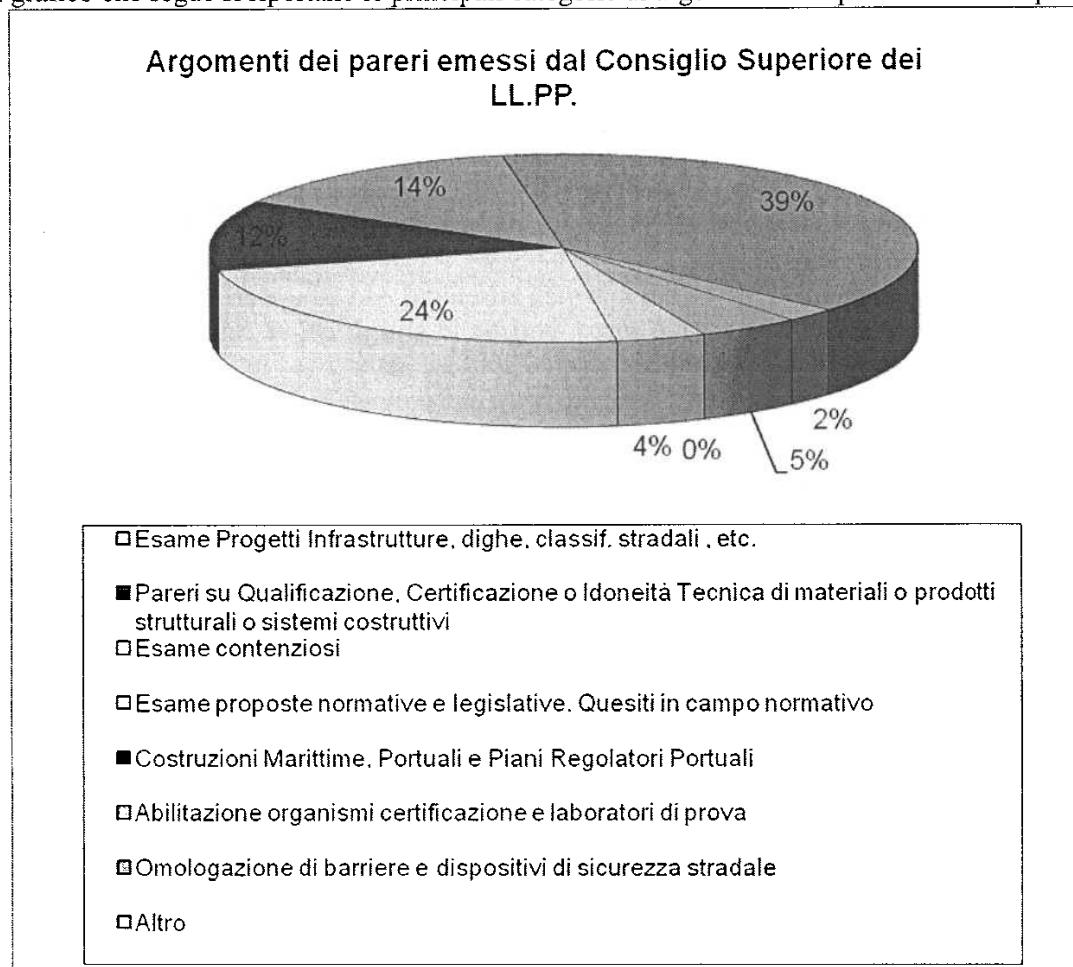
I pareri vengono altresì resi in ordine alle norme tecniche per la sicurezza delle costruzioni, predisposte in attuazione della legge 5.11.1971, n.1086, e della legge 2.2.1974, n.64, del DLgs

6.6.2001, n.378, e del DPR 6.6.2001, n.380 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché alle circolari e linee guida in attuazione delle leggi citate.

L'attività consultiva, come già detto, si svolge nell'ambito delle adunanze di Assemblea generale e di Sezione. Dette adunanze si svolgono mensilmente secondo un calendario fissato all'inizio di ogni anno. Per ogni argomento vengono nominate apposite Commissioni relatrici che hanno il compito di esaminare la documentazione trasmessa e di relazionare nel corso delle adunanze.

Nel corso del 2011 sono stati resi complessivamente 173 pareri.

Nel grafico che segue si riportano le principali categorie di argomenti sottoposti ad esame e parere.



- Principali attività svolte nel 2011 dal Servizio tecnico centrale
- Si riportano di seguito le principali attività svolte nel 2011 dal Servizio tecnico centrale nel settore delle abilitazioni, autorizzazione, qualificazione, certificazione e vigilanza nel campo dei prodotti da costruzione ad uso strutturale:
- 31 Decreti di abilitazione/estensione/rinnovo di Organismi ai fini dell'attestazione di conformità dei prodotti da costruzione di cui alla Direttiva 89/106/CEE;
- 13 Decreti di autorizzazione/rinnovo di Organismi ai fini della certificazione per il controllo di produzione in fabbrica del calcestruzzo prodotto con processo industrializzato;
- 46 istruttorie relative al rilascio di abilitazione/estensione/rinnovo di Organismi ai fini dell'attestazione di conformità dei prodotti da costruzione di cui alla Direttiva 89/106/CEE;

- 8 Colloqui svolti presso la sede del STC con i rappresentati tecnici degli Organismi ai fini del rilascio di estensioni di abilitazione per l'attestazione di conformità dei prodotti da costruzione di cui alla Direttiva 89/106/CEE;
- 12 istruttorie relative al rilascio di autorizzazione/rinnovo di Organismi ai fini della certificazione per il controllo di produzione in fabbrica del calcestruzzo prodotto con processo industrializzato;
- 33 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art.20 della legge 1086/1971 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 42 istruttorie per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art.20 della legge 1086/1971 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 65 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 71 istruttorie per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art. 59 del DPR 380/2001; [Div. I]
- 11 istruttorie (comprese quelle relative alle comunicazioni di avvio delle procedure) finalizzate all'emissione di nuovi Benestare tecnici europei, di cui alla Direttiva 89/106/CEE, relativamente a barriere paramassi con diversa capacità di trattenuta, con o senza montanti di monte, e ancoranti chimici per fini strutturali;
- 5 nuovi Benestare tecnici europei, di cui alla Direttiva 89/106/CEE, rilasciati per barriere paramassi con diversa capacità di trattenuta;
- 3 istruttorie finalizzate alla revisione di Benestare tecnici europei, di cui alla Direttiva 89/106/CEE, relativamente a sistemi di post tensione e ad ancoranti strutturali;
- 21 istruttorie finalizzate al rilascio di certificazioni di idoneità tecnica all'impiego di materiali e/o prodotti per uso strutturale innovativi o comunque non normati, di cui al punto 4.6 del D.M. 14.01.2008;
- 4 istruttorie finalizzate al rilascio nuovi attestati di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE, relativamente a barriere paramassi
- emissione di 1 nuovo attestato di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE, rilasciata su Benestare Tecnico Europeo ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 del DPR 246/93 relativamente a barriere paramassi;
- 4 attività tecnico amministrative per il mantenimento di altrettanti attestati di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE e DPR 246/93, in corso di validità, rilasciati per sistemi di post tensione e per ancoranti strutturali;
- 18 attestati di qualificazione di acciai da costruzione ai sensi della vigente normativa tecnica per le costruzioni, di cui 17 per acciai da c.a., e 1 relativo a laminati di acciaio per strutture metalliche;
- 13 atti di istruttoria relative al rilascio delle attestazioni di deposito di giunti e 5 atti di istruttoria relativi al deposito di sistemi di ancoraggio;
- 794 attestati di deposito della documentazione per centri di trasformazione per la presagomatura, lavorazione degli acciai per uso strutturale ai sensi del D.M. 14.01.08;
- 1476 atti di istruttoria relativi al rilascio di attestati di deposito della documentazione per centri di trasformazione per la presagomatura, lavorazione degli acciai per uso strutturale ai sensi del D.M. 14.01.08;
- 3 attestati di qualificazione di dispositivi antisismici, ai sensi del p.11.9 del D.M. 14.01.08;
- 8 istruttorie relative al rilascio dell'attestato di qualificazione di dispositivi antisismici ai sensi del p.11.9 del D.M. 14.01.08;
- 8 istruttorie relative alla qualificazione di tiranti di ancoraggio per uso geotecnico;
- 55 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione e/o rinnovo riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;

- 37 attestazioni di nuova qualificazione e/o rinnovo riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
- 1 atto di istruttoria relativi al rilascio della certificazione di idoneità tecnica di sistemi costruttivi prefabbricati, di cui alla legge 1086/1971 e alla legge 64/1974;
- 450 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 351 nuove attestazioni di qualificazione e/o rinnovo riguardanti elementi strutturali in legno;
- 16 istruttorie di riscontro tecnico nel settore della qualificazione dei Contraenti generali per l'affidamento di lavori pubblici concernenti le infrastrutture strategiche, ai sensi dell'art.98, comma 3, del DPR 207/2010;
- 14 attività di vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione ai sensi dell'art.11 del DPR 246/93 e del p.11.1 del DM 14.01.08;
- 73 visite ispettive (per circa 100 giorni/uomo di impegno complessivo di funzionari e dirigenti del Servizio) in stabilimenti siderurgici di produzione di acciaio, stabilimenti di produzione di elementi strutturali prefabbricati, laboratori di prove materiali e geotecniche, Organismi di ispezione, prova e certificazione di cui alla Direttiva 89/106/CEE, controllo di produzione in fabbrica ai fini del rilascio della marcatura CE o del Benessere tecnico europeo di prodotti da costruzione, sorveglianza di prove su prodotti in corso di qualificazione, vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione, di cui 2 effettuate presso stabilimenti produttivi esteri.
- Il Servizio Tecnico centrale ha partecipato attivamente nell'ambito delle attività di vigilanza sugli organismi di normazione nazionali, il Servizio alla Commissione Ingegneria strutturale dell'UNI, avendone assunto la vicepresidenza
- Ancora, in campo normativo il Servizio tecnico centrale ha curato le attività tecnicocomministrative per l'attuazione delle nuove Norme per le costruzioni di cui al DM 14.1.2008 (definitivamente entrate in vigore dal 01 luglio del 2009), completate con la Circolare contenente le istruzioni per l'applicazione delle predette Norme tecniche (Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 02 febbraio 2009 n.617/CSLLPP). La sopra accennata entrata in vigore definitiva delle nuove norme tecniche per le costruzioni ha condotto ad un significativo ulteriore aggravio dei compiti del Servizio tecnico centrale, assolto, con molte difficoltà e grazie al notevole impegno di tutto il personale, nonostante la continua progressiva riduzione dell'organico, giunta a livelli difficilmente sostenibili.
- Compatibilmente con le risorse messe a disposizione, Il Servizio Tecnico Centrale ha inoltre avviato, nell'anno 2011, n.14 attività di vigilanza sul mercato, e sui cantieri, dei prodotti da costruzione ai sensi della normativa in oggetto. Tali attività, in genere avviate su segnalazione di terzi, sono state condotte sia per mezzo di accertamenti documentali, che (quando ritenuto necessario) per mezzo di visite ispettive presso cantieri e/o stabilimenti. Gran parte di tale attività è stata condotta in proficua collaborazione e scambio di competenze con il Nucleo Speciale "Tutela Mercati" del Comando generale della Guardia di Finanza. Facendo seguito a queste proficue esperienze, si sta lavorando alla formalizzazione di una collaborazione strutturata del Consiglio Superiore dei LL.PP. con la Guardia di Finanza, nel campo della Vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione.
- Il Servizio tecnico centrale ha, inoltre, coordinato, nel 2011 molteplici Gruppi di Lavoro, fra cui si segnalano i seguenti:
 - "Linea Guida per la certificazione di idoneità tecnica dei tiranti di ancoraggio per uso geotecnico di tipo attivo";
 - predisposizione delle Appendici nazionali agli Eurocodici, che riguarda le Appendici relative agli argomenti trattati dalle nuove Norme tecniche per le costruzioni;
 - Gruppo di Lavoro incaricato della Redazione della relazione al rendiconto generale dello Stato - anno 2010, di cui alla nota PCSLP prot 712 del 21.04.2011.

- Gruppo di Lavoro incaricato della Redazione della relazione annuale al parlamento per l'anno 2010.
 - Gruppo di Lavoro incaricato della redazione del Decreto Ministeriale riportante modalità e procedure di accreditamento degli organismi Tipo A, B e C di cui all'articolo 46, comma 2, del DPR 207/10. Nota PCSLP n.1144 del 20.07.2011.
 - Segreteria Tecnica della Commissione di Revisione delle Norme Tecniche per le Costruzioni 2008, istituita con D.P.4603 del 18.05.2011;
 - Si è inoltre assicurata la partecipazione ed il supporto tecnico a molteplici altri gruppi di lavoro operati presso il Consiglio Superiore dei LL.PP., fra cui – a titolo esemplificativo - si elencano i seguenti:
 - Nucleo per l'informatizzazione del consiglio Superiore dei LL.PP. di cui all'OdS 1608 del 16.10.2009;
 - Gruppo di lavoro per la predisposizione di Linee guida finalizzate alla definizione dei criteri di progettazione per l'impiego dei sistemi costruttivi a pannelli portanti basati su blocchi cassero e calcestruzzo armato e sandwich di c.a. ed interposto materiale isolante, istituito con nota 380 del 19.01.2010 ed integrato con nota 50/A7 del 08.02.2010.
 - Comitato speciale per l'esame delle istanze di autorizzazione dei laboratori autorizzati alla esecuzione e certificazione delle indagini e prove geotecniche, di cui al D.P.6925 del 18.08.2010.
 - Gruppo di lavoro per la predisposizione di Linee guida concernente la qualificazione dei tiranti di ancoraggio per uso geotecnico, istituito con nota 6452 del 20.10.2009;
 - Gruppo di lavoro Incaricato di effettuare una ricognizione sulle competenze attribuite ai diversi soggetti istituzionalmente operanti nell'ambito delle autorizzazioni e degli accreditamenti, di cui alla nota PCSLP prot 768 del 25-1-2011.
 - Comitato speciale per l'esame delle istanze di rinnovo dei Laboratori prova materiali, geotecniche ed in situ. D.P. 1242 del 07.02.11.
 - Gruppo di Lavoro incaricato di relazionare sullo Stato legislativo Comunitario o Nazionale riguardante la Qualificazione di Prodotti ed Organismi" Obiettivi 2011, di cui al D.P.2785 del 28.03.11.
 - Gruppo di Lavoro interministeriale incaricato di predisporre gli Adempimenti nazionali per il Reg.(UE) 305/11. nota PCSLP prot 3952 del 02.05.2011.
 - Gruppo di Lavoro incaricato della redazione delle LLGG sistemi di precompressione a cavi post tesi, di cui alla nota PCSLP prot.4691 del 19.05.11.
 - Rappresentanza del Consiglio Superiore dei LL.PP. presso l'Osservatorio per il calcestruzzo.
 - Gruppo di Lavoro incaricato della redazione del decreto di approvazione degli Annessi tecnici agli Eurocodici, di cui alla nota PCSLP 6215 del 30.06.2011.
 - Gruppo di Lavoro incaricato della redazione delle proposte progettuali da finanziarsi nell'ambito del PON SICUREZZA, di cui al D.P. 4493 del 16.05.2011.
 - rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presso Piattaforma Nazionale per la Riduzione rischi e disastri (DPCM 66/08) - GL 3 "Normativa".
- Commissione di Revisione delle Norme Tecniche per le Costruzioni 2008**, istituita con D.P.4603 del 18.05.2011, e relativi Gruppi di lavoro tematici.

Il Servizio tecnico centrale ha, inoltre, assicurato il costante apporto collaborativo alle attività delle Sezioni del Consiglio Superiore, mediante la continua partecipazione di propri funzionari e dirigenti alle adunanze delle Sezioni e dell'Assemblea Generale, nonché a centinaia di riunioni di Commissioni relatrici.

“Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”

Per quanto riguarda il secondo obiettivo strategico – “Miglioramento dei servizi di trasporto” - tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione “Diritto alla mobilità”, al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale” per gli interventi prioritari in materia di trasporto stradale, al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo” per gli interventi prioritari in materia di trasporto aereo ed al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” per gli interventi prioritari in materia di reti ferroviarie Autotrasporto ed intermodalità.

Relativamente al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e la Direzioni generali territoriali, è impegnato nel miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, nella regolamentazione e controllo della circolazione stradale, nella sicurezza dei veicoli e nell’erogazione dei servizi all’utenza, per i quali assume un ruolo strategico il Centro Elaborazione Dati Motorizzazione.

La Centrale Operativa del CCISS nel corso del 2011 è stata oggetto di attività di sviluppo, gestione e consolidamento delle nuove tecnologie avviate nel corso degli anni precedenti. Alcuni dati di consuntivo 2011 aiutano a comprendere gli effetti dell’attività condotta.

Servizio di call center gratuito - numero verde: 1518

Nel corso dell’anno sono state “risolte” da operatore circa n. 390.000 chiamate di cittadini per informazioni di traffico. Ulteriori 300.000 contatti circa sono stati “risolti” da tecnologia IVR (Interactive Voice Response) con proposizione di bollettini macroregionali o nazionali direttamente richiesti dai cittadini chiamanti. Ulteriori 50.000 cittadini hanno fruito dei bollettini meteorologici distribuiti sempre tramite IVR.

Servizio di raccolta e distribuzione delle informazioni

La Centrale Operativa del CCISS ha raccolto, nel corso del 2011, n. 750.608 informazioni di traffico di cui oltre il 75% ricevute con sistemi automatici.

Queste informazioni sono state diffuse:

- Su circa 13.000 bollettini radiofonici in onda sui canali radiofonici della Rai (Radio1, Radio2, Radio3);
- Su circa 3.200 bollettini radiofonici notturni in onda su Isoradio;
- Su circa 7.000 ore di conduzione in diretta del canale radiofonico Isoradio;
- Su circa 7.000 bollettini televisivi in onda su RaiNews24 e Rai3;
- Su circa 28.000 bollettini radiofonici macroregionali diffusi tramite IVR dal 1518;
- Sul portale web del cciss (www.cciiss.it) visitato da una media di 800.000 utenti mese;
- Su oltre 4 milioni di dispositivi di navigazione dotati del sistema RDS-TMC;
- Su circa 15.000 dispositivi mobili (smartphone).

Infomobilità locale e Nazionale

Nel corso dell’anno si è continuato ad ampliare e ad avviare contatti con le realtà locali e nazionali per consentire uno scambio di informazioni dei dati e flussi di traffico sempre più presente, anche a livello di dettaglio, in tutte le aree del nostro Paese.

Grazie all’ampliamento del DB delle località, al servizio del sistema RDS-TMC effettuato soprattutto nell’anno 2010, con cui si è incrementato a 46.000 i punti del grafo nazionale, si è ampliata in maniera esponenziale la captazione e quindi la relativa diffusione delle informazioni di traffico anche sulle principali strade provinciali e aree metropolitane.

Il progetto di implementazione di una modellistica ad hoc per l'elaborazione di previsioni di traffico da diffondere tramite il canale televisivo e il canale web, è attualmente in corso; in effetti a tutt'oggi è in sviluppo - grazie anche ai dati in real time provenienti dai dispositivi mobili, allo storico della piattaforma RTTI del Ministero e allo storico pervenuto negli archivi informatici del CCISS - gli algoritmi su cui si basano le informazioni di traffico di tipo previsionale.

Tutto quanto sopra esposto è stato realizzato ed avviato con sostanziale invarianza di risorse umane e finanziarie dedicate. Ciò ha creato e crea grosse criticità di gestione e di sviluppo ed ha talvolta rallentato la percezione dei benefici per la collettività emergenti dai grossi passi avanti di tipo tecnico, organizzativo e tecnologico compiuti dall'Amministrazione nella gestione del CCISS.

Comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale

A seguito degli incoraggianti risultati evidenziati dal monitoraggio della campagna 2010, caratterizzata dal claim "QUANDO GUIDO IO NON SCHERZO", l'attività di comunicazione 2011 si è concretizzata in un opportuno recall della citata campagna, prolungando la stessa fino a metà settembre, al fine di sedimentare il messaggio e di dare continuità all'attività già svolta.

Nel recall, oltre a consolidare il messaggio riproponendo, a seconda delle necessità, gli spot già realizzati, è stata diffusa a mezzo radio una canzoncina intitolata: "Sulla buona strada" al fine di rafforzare il significato del claim con un diretto coinvolgimento dei pubblici di riferimento.

La campagna, veicolata su tutti i media (TV, radio, stampa, affissioni e web) è stata supportata da numerose iniziative collaterali, volte ad implementare l'efficacia del messaggio, nonché a fornire opportune informazioni ai pubblici di riferimento.

In quest'ambito l'ufficio ha realizzato, in collaborazione con la Polizia stradale, l'Arma dei Carabinieri, Anas, Aiscat, Autostrade per l'Italia, Gruppo Sina, Aci, Posteitaliane, Unione Petrolifera e i Gestori delle aree di ristoro autostradali, un dépliant informativo multilingue destinato agli utenti della strada italiani e stranieri, denominato "VIAGGIA SEMPRE SICURO E INFORMATO".

A riguardo, va sottolineato che per la prima volta diversi operatori di settore hanno accettato di presentare in una unica conferenza stampa, curata dall'ufficio sotto il profilo organizzativo e realizzata presso la sede del Ministero alla presenza del Sig. Ministro, tutte le attività poste in essere per una corretta informazione durante l'esodo estivo.

Eventi

La Direzione generale per la sicurezza stradale ha poi curato la partecipazione a vari grandi eventi, anche con la presenza di proprio personale alle manifestazioni :

febbraio 2011	Giornata della sicurezza stradale sui campi di calcio
febbraio - marzo 2011	Torneo 6 Nazioni di rugby
agosto 2011	Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli.

Educazione stradale

Nel corso del 2011 è stato elaborato, con l'adesione delle Direzioni Generali Territoriali, un progetto Sperimentale di Educazione alla Sicurezza Stradale, rivolto alle Scuole Primarie. Il progetto, che mira a sviluppare negli studenti conoscenze, valori e comportamenti tali che permettano di adottare e mantenere stili di vita sicuri e coinvolge tutte le figure significative nel processo formativo degli studenti (insegnanti, famiglia, Polizia Locale, adulti di riferimento), è il primo del genere unitario in tutte le articolazioni territoriali del Ministero. Il progetto si sviluppa nell'arco dell'anno scolastico 2011-2012 articolandosi in differenti fasi.

Nel 2011 è stata realizzata l'attività di preparazione (dettagliata di seguito), nonché la presentazione del progetto alle scuole e l'attività di formazione dei funzionari coinvolti.

In particolare l'attività di preparazione si è così articolata :

Fase 1 : Scelta del contraente

- con Determina a contrarre n. 23 del 4 marzo 2011 è stato autorizzato l'utilizzo della procedura ristretta, con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi del D. L.gs 163/2006, per l'affidamento del servizio di ideazione, produzione, stampa e consegna del materiale necessario alla realizzazione del progetto, per un importo complessivo presunto di 94.000,00 al netto dell'IVA al 20%;

Il relativo bando di gara è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana serie V n.33 del 18 marzo 2011 - CIG 13689014D6;

Dopo la fase di prequalifica, sono pervenute 11 proposte progettuali e in data 15 giugno è stata approvata la graduatoria finale. Il 22 luglio è stato firmato il contratto con la società aggiudicataria, ACHAB Piemonte srl. La consegna del servizio è avvenuta in data 22 settembre 2011.

Fase 2: elaborazione del materiale

- nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno si è sviluppata l'attività di ideazione ed elaborazione dei materiali (due racconti, illustrati e comprensivi di domande di riflessione finali, due kit mappa, costituiti da una base gioco in cartoncino e figure fumettate da posizionare, due questionari, con alcune domande a risposta multipla per intervistare i genitori e gli adulti in generale, un opuscolo per i genitori, nonché una dispensa didattica per funzionari ed insegnanti) e la loro conseguente approvazione.

Nel 2012 si prevede di realizzare il resto delle attività, ovvero la stampa e la distribuzione del materiale, il percorso didattico nelle scuole scelte ed il monitoraggio finale del progetto.

Oltre all'attività inherente il progetto Prosess nel maggio 2011, in accordo con il Ministero della Istruzione, è stato organizzato un percorso di formazione-aggiornamento per i docenti ed i referenti di educazione stradale al fine di migliorare la conoscenza dei fattori determinanti gli incidenti stradali e della complessità del fenomeno su scala nazionale ed europea. Al corso, organizzato con il supporto attivo della divisione, hanno partecipato docenti selezionati dal Ministero della Pubblica Istruzione e funzionari ministeriali che realizzano le attività di educazione stradale nelle scuole.

Inoltre si è contribuito presso il MIUR al lavoro del Comitato tecnico - scientifico incaricato di definire il testo del Decreto di cui all'art. 230 del Codice della strada, nella riformulazione di cui alla legge n. 120/2010.

A conclusione dei lavori è stata predisposta una bozza delle linee di indirizzo all'educazione stradale, relative ai programmi da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole e che pertanto rappresentano la "cornice di riferimento all'interno della quale definire percorsi in cui l'educazione stradale venga valorizzata nelle sue potenzialità formative e concorra così allo sviluppo di conoscenze, abilità e attitudini dell'individuo".

Il testo licenziato nel mese di luglio 2011, è stato poi inviato all'Ufficio Legislativo del MIUR per il seguito di competenza.

Rapporti con istituzioni, enti, associazioni e privati.

Nell'ambito dei compiti istituzionali, nel corso del 2011, si è provveduto a emettere pareri tecnici, a seguito di approfondito esame e dopo aver svolto le necessarie verifiche del caso, relativamente alle richieste di concessione del patrocinio presentate all'Amministrazione per iniziative legate alla sicurezza stradale.

Analoga procedura è stata seguita nell'esprimere pareri, quando richiesti, sulle domande di concessione del patrocinio presentate ad altre Amministrazioni che, per contenuto e finalità, hanno coinvolto la sfera di competenza della Direzione generale.

Si è, inoltre, dato motivato riscontro a tutte le istanze pervenute da parte di operatori, istituzioni, enti, associazioni e privati cittadini, le quali hanno avuto come oggetto, prevalentemente, segnalazioni, richieste e offerte di varie forme di collaborazione e partecipazione dell'Amministrazione a iniziative legate alla sicurezza stradale, nonché richieste di chiarimenti su particolari aspetti delle materie di competenza.

Implementazione dei controlli del circolante e delle ispezioni e verifiche previste dal Codice della strada

Nel 2011 si è data continuità, pur con i noti tagli al bilancio e quindi in misura sensibilmente ridotta, all'attività di acquisti di attrezzature e materiali per le forze dell'ordine con l'obiettivo di mantenere alto il numero dei controlli su strada svolti dalle stesse.

In relazione alle indicazioni di cui all'art. 1, comma 1036 della legge finanziaria 2007, era stato previsto un finanziamento per gli anni 2007/2008/2009 finalizzato alla realizzazione di azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale e a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazioni delle attrezzature tecniche. Nel corso del 2011, come detto con le forti limitazioni di cui sopra, si è proseguito nell'approvvigionamento per le forze dell'Ordine, Carabinieri e Polizia stradale, di idonee attrezzature tecniche per i controlli su strada, in particolare, sono stati acquistati:

- autovelox;
- pacchetti manutentivi per gli etilometri;
- fornitura software per tachigrafi digitali.

Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale e relativo aggiornamento

Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali sul territorio nazionale il Dipartimento è impegnato nell'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, che viene attuato attraverso Programmi annuali, predisposti dal Ministero.

L'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale si snoda attraverso la predisposizione di Programmi annuali da approvarsi, come il Piano medesimo, con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e, in relazione alle risorse a ciò destinate, si specifica che sono stati varati complessivamente cinque programmi di attuazione.

In proposito si ricorda che in data 29 novembre 2002 sono stati approvati, con delibera n. 100 del citato Comitato, sia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Azioni prioritarie, sia il Primo Programma annuale di attuazione.

Tale delibera poi, ha poi tenuto conto delle disposizioni di cui dalla legge 23 dicembre 1999 n. 488 (legge finanziaria 2000) che, tra l'altro, ha recato limiti d'impegno per l'attuazione dei programmi annuali e, contestualmente, ha assegnato le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed in concreto individuati dal Primo Programma, per l'anno 2001, e dal Secondo Programma, per l'anno 2002.

Viceversa i successivi Programmi di attuazione - Terzo, Quarto e Quinto - hanno attinto alle risorse finanziarie di cui alla legge 27 dicembre 2006 (legge finanziaria 2007) che ha assegnato rispettivamente per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 53 milioni di euro. Per quanto concerne poi la sola annualità 2009 i fondi inizialmente assegnati sono stati ridotti a 35 milioni di euro, a causa delle mutate norme di contabilità vigenti al momento dell'approvazione della legge di bilancio per l'esercizio finanziario 2009.

Si riferisce, quindi, sullo stato dei Cinque Programmi di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, in quanto durante l'esercizio finanziario 2011, ultimate nel 2009 le procedure relative alle assegnazioni dei fondi e cominciate nel 2010 la stipula degli atti convenzionali successivi, si è pressoché ultimata la stipula delle Convenzioni con le Regioni per la realizzazione del 3°, 4° e 5° programma di attuazione.

Primo e secondo programma

L'assegnazione inizialmente prevista ammonta rispettivamente a 12.911.422,00 euro per il Primo che, in relazione ai limiti di impegno, svilupperà nel corso del quindicennio, un importo complessivo di circa 129.114.220,00 di euro e di 20.658.27,00 per il Secondo che, parimenti, svilupperà un importo complessivo di circa 200.000.000,00 di euro.

Trattasi di cofinanziamento di interventi finalizzato all'accensione di mutui da parte delle Province e dei Comuni. La ripartizione di detti cofinanziamenti è stata effettuata sulla base di criteri premiali

attraverso una procedura competitiva gestita dalle Regioni e, poiché la definizione del Secondo Programma è avvenuta contestualmente all'avvio del Primo, i contenuti sono sostanzialmente simili, salvo l'introduzione, nel Secondo, di un bando particolare finalizzato alla predisposizione di interventi strategici.

Le somme sono state quindi ripartite tra i detti enti locali e successivamente impegnate prima nel corso dell'esercizio finanziario 2002 e poi di quello del 2003.

Al riguardo si precisa che il Primo ed il Secondo Programma, finanziati attraverso l'accensione di mutui da parte degli enti locali attuatori, hanno sofferto dell'applicazione dell'art. 1 commi 511 e 512 della legge finanziaria 2007 che ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato.

In particolare detta normativa ha disposto che, ai fini dell'utilizzo dei contributi pluriennali stanziati per operazioni di mutuo, si dovesse adottare un decreto autorizzativo del Ministro competente di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto a legislazione vigente.

Durante l'esercizio 2009 tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò ha consentito nel 2010 di riattivare le procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte del Dipartimento, della regolarità amministrativa – contabile dei progetti approvati.

Tuttavia, il suddetto utilizzo diretto non ha consentito il completo impiego delle risorse in parola, poiché gli enti attuatori non hanno avuto la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, ma la avranno nell'arco temporale previsto nei decreti interministeriali (2009-2015).

Per questo motivo nel corso del 2011, se da un lato è continuata l'erogazione delle rate di mutuo per complessivi 7,8 milioni di euro (Primo programma) e 6 milioni di euro (Secondo programma) e, dall'altro si è riscontrato l'avvio degli interventi finanziati con il contributo diretto per 1,3 milioni di euro (Primo programma) e 6,9 milioni di euro (Secondo programma) pur con le difficoltà sopra delineate ed acute dal vincolo imposto agli Enti locali dal patto di stabilità.

Tra gli interventi strategici relativi al Secondo programma di attuazione si sottolinea il forte impulso dato, nel corso del 2011, alla realizzazione dei Centri di monitoraggio regionali che si è concretizzato con la stipula di n° 7 Convenzioni con le Regioni Emilia-Romagna, Campania, Lombardia, Basilicata, Lazio, Molise e Umbria e con l'avvio dei pagamenti per la Regione Campania.

E' stato, inoltre, avviato un monitoraggio sistematico degli interventi relativi al Primo e Secondo programma che risultano revocati o non avviati che terminerà nei primi mesi del 2012 e che consentirà di concentrare il monitoraggio e la successiva valutazione sugli interventi effettivamente realizzati oltre a consentire l'individuazione delle partite contabili formate da residui passivi perenti da poter eliminare dal Conto del patrimonio.

Terzo, quarto e quinto programma

Hanno beneficiato, in virtù delle incisive richieste formulate agli organi competenti, di una procedura di attribuzione delle risorse economiche più snella per quanto concerne la modalità di erogazione dei fondi rispetto al primo e secondo, in quanto gli stessi vengono erogati direttamente dallo Stato alle Regioni / Province autonome secondo modalità concordate in sede di Conferenza Unificata e nel rispetto delle Convenzioni successivamente sottoscritte dalle parti (Ministero/Regione – Provincia autonoma).

La legge finanziaria 2007 n. 296/2006, infatti, ,al comma 1035 dell'art 1, ha disposto che il Ministero provveda all'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e successive modificazioni. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano e' stata autorizzata la spesa di 53 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

In attuazione a tale disposto l'ex Ministero dei Trasporti, ha elaborato un cronoprogramma, individuando tempi e strategie, al fine di dare concreta attuazione al Piano stesso, da finanziarsi con le risorse rese disponibili dalla legge citata.

Nel corso del triennio di riferimento quindi sono state preventivamente organizzate fasi di consultazione e concertazione con le Regioni, le Province Autonome, l'UPI e l'ANCI, per acquisire gli elementi conoscitivi e valutativi più opportuni per determinare contenuti e modalità applicative. Sono stati quindi predisposti tre programmi a cui sono state assegnate rispettivamente le risorse relative agli esercizi finanziari 2007, 2008 e 2009.

Al fine poi di anticipare i tempi di erogazione dei fondi relativi al 4° ed al 5° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si è ritenuto opportuno procedere all'esame congiunto degli stessi, mediante l'attivazione di tavoli di concertazione che hanno trovato la loro definitiva composizione nella Conferenza Unificata Stato – Regioni, e la relativa approvazione da parte del Cipe, mantenendo comunque ferma l'erogazione delle risorse secondo i principi di contabilità finanziaria ed imputando le risorse del 4° programma all'esercizio finanziario 2008 e quelle del 5° al 2009.

TERZO PROGRAMMA relativo all'annualità 2007, pari a 53.000.000,00 di euro.

Sono stati ripartiti ed impegnati i fondi a livello locale e sottoscritte le relative convenzioni con tutti gli enti territoriali coinvolti nel corso del 2009 Tali convenzioni sono state oggetto di controllo positivo dalla Corte dei Conti che ne ha confermato la regolarità. Attualmente dalle Regioni sono stati licenziati interventi per circa 20 milioni di euro. La sola regione Lombardia ha chiesto ed avuto l'erogazione della prima quota di finanziamento statale pari a 1,3 milioni di euro.

QUARTO PROGRAMMA annualità 2008, pari a 53.000.000,00 di euro e QUINTO PROGRAMMA annualità 2009, pari a 35.000.000,00 di cui euro 3.650.000,00 sono stati destinati per l'attivazione e la gestione delle procedure inerenti gli atti di gara relativi all'appalto del servizio di monitoraggio ed assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del PNSS e gli altri ripartiti a livello locale ed il resto è stato assegnato a livello periferico, previa valutazione del tavolo di coordinamento con le Regioni e le Province autonome.

Si è ritenuto opportuno, dopo l'approvazione dei decreti di impegno per l'esercizio 2008 e 2009 da parte dei competenti organi di controllo, predisporre una convenzione unica per il 4° e 5° Programma di attuazione per consentire una riduzione della tempistica e poter erogare somme maggiori in minor tempo. Nel corso del 2011 si è proceduto alla stipula di quasi tutte le Convenzioni con le Regioni.

Con la stesura del Quarto e Quinto Programma e l'integrale ripartizione ed assegnazione delle ultime risorse individuate dalla legge finanziaria 2007, sono finite le attribuzioni di risorse economiche per l'attuazione del Piano della Sicurezza stradale e dei relativi 5 Programmi.

Nell'anno 2011 si è quasi ultimata la stipula delle convenzioni per il 4° ed il 5°. Resta la materiale erogazione dei fondi a livello periferico per la quale bisognerà attendere i tempi tecnici degli enti territoriali.

Nell'anno 2011 il sistema di monitoraggio dello stato di l'attuazione del PNSS, che rappresenta uno dei più significativi strumenti per effettuare una prima valutazione di efficacia di tutti gli interventi sinora predisposti e che consentirà di calibrare eventuali ulteriori Programmi attuativi e di predisporre il nuovo Piano per il decennio 2011-2020, ha prodotto i primi due rapporti quadrienniali di monitoraggio dopo aver completato le attività di acquisizione dati su tutto il territorio nazionale iniziate nel 2010.

Al fine, poi, di dare un quadro esaustivo delle risorse sinora assegnate al Piano si rende indispensabile comparare le risorse in relazione a quanto previsto in termini di budget dal Piano stesso. Pertanto, raffrontando il fabbisogno annuale stimato dal Piano ed il quantum effettivamente concesso, si delinea il seguente quadro economico:

Per il biennio 2011 e 2012 non sono previsti stanziamenti di sorta.

Nell'ottica della "Responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale" la mancata assegnazione di fondi al governo nazionale determina, di fatto, la mancata collaborazione e partecipazione con i

diversi livelli di governo territoriali (regionale, provinciale e comunale) e l'impossibilità, per lo stesso governo centrale, di assolvere il proprio ruolo istituzionale di coordinamento e controllo in materia sicurezza stradale.

In occasione della predisposizione del rendiconto 2009 e di quello 2010, era già stato anticipato anche con riferimento agli obiettivi comunitari da raggiungersi ormai nell'immediato, che l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano avrebbe provocato sicuramente una forte battuta di arresto sull'attuale performance positiva.

Anche in relazione alla presentazione al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, lo stesso CNEL, ha ribadito l'opportunità che il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del Piano.

Si aggiunge infine che lo stesso CIPE, a seguito delle richieste formulate con delibera 108 del 18 dicembre 2008, ha preso atto di quanto comunicato dal Dipartimento esprimendosi con successiva delibera del 13 maggio 2010 (G.U. del 03/01/2011) sottolineando che:

- nel triennio 2007-2009, a fronte di un impegno nazionale previsto dal PNSS di 1.678 milioni di euro, c'è stato un impegno effettivo di solo 141 milioni di euro (8,4 % del totale) e che per il biennio 2010-2011 non sono previsti stanziamenti;
- l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano provocherà una forte battuta d'arresto sull'attuale performance positiva.

Riforma del Codice della strada e recepimento delle direttive comunitarie

Il 30 settembre 2011 è stato presentato presso la Camera dei Deputati l'AC 4662 recante "Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285". Il disegno di legge in parola prevede una delega di ampio respiro al Governo per una revisione generale del codice della strada, al fine di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e della effettività degli istituti sanzionatori.

Inoltre, si propone un intento di delegificazione di tutte quelle disposizioni del codice della strada che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle rispetto a quelle proprie delle norme di rango primario.

Si è dato supporto alla redazione del testo ed all'attività di esame successivo dello stesso e dei disegni di legge collegati all'A.C. 2699 (v. da ultimo A.C. 2699-ter – Nuovo testo unificato), tutt'ora in itinere, recante disposizioni finalizzate alla prevenzione delle frodi nel settore della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, che vede coinvolte le competenze della Direzione Generale Motorizzazione in quanto titolare della banca dati contenuta nell'Archivio Nazionale dei Veicoli.

Nell'ambito del recepimento delle direttive comunitarie si annovera il Decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 "Attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida. La legge 7 luglio 2009, n. 88, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee – Legge comunitaria 2008" ha prescritto il recepimento della direttiva 2006/126/CE del Parlamento e del Consiglio del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, con lo strumento normativo del decreto legislativo.

Tale scelta si era resa necessaria poiché – tra l'altro – la suddetta direttiva doveva introdurre nel "sistema patenti" la patente AM per la guida di ciclomotori: si rendeva pertanto necessario

raccordare non solo le disposizioni precettive del Codice della strada, ma anche e soprattutto quelle sanzionatorie, con la nuova previsione e, come è noto, in tale materia vige il principio della riserva di legge primaria.

Lo strumento del decreto legislativo ha reso altresì possibile apprestare un testo codicistico in materia di patenti, finalmente allineato con le disposizioni di derivazione comunitaria.

Ed invero, le precedenti direttive di settore erano state recepite con regolamenti ministeriali. L'ultimo di essi - il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 settembre 2003, n. 40T, recante "Disposizioni in materia di patenti di guida e recepimento della direttiva 2000/56/CE" – di fatto sostituiva, grazie alla natura di norma di recepimento di diritto comunitario, ampia parte delle disposizioni del titolo IV del Codice della Strada, la cui lettura restava così inadeguata se non scoordinata con quella del predetto decreto.

L'occasione del recepimento della direttiva in commento, con adeguato strumento normativo, ha così reso possibile aggiornare il testo del titolo IV del Codice della strada, sì da offrire una disciplina vigente conforme al diritto comunitario e soprattutto aggiornata alle numerose novità introdotte dallo stesso e non presenti nel Codice stesso.

Sotto tale ultimo profilo, di particolare importanza è stata la sistematizzazione del distinguo di disciplina tra titolare di patente comunitaria e titolare di patente extracomunitaria, cardine della normativa armonizzata europea in materia di patenti e di fatto assente dal Codice della strada che, unitariamente (nel testo previgente rispetto al decreto legislativo n.59/2011) li disciplina nell'articolo 136: assolutamente carenti in tale articolo erano i concetti comunitari di "residenza normale" (di cui all'articolo 16 della direttiva) e di limitazioni al "diritto di guidare" (di cui all'articolo 11, par. 2, della direttiva), che nel diritto vigente è stato tradotto come provvedimento sulla patente piuttosto che su predetto diritto.

Il complesso articolato del decreto legislativo in commento, dunque, consta di quattro tipologie di intervento:

recepimento pedissequo delle disposizioni in materia di patenti;
armonizzazione delle disposizioni del Codice della strada:

con quelle comunitarie in materia di circolazione con patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo,

con quelle di cui alla ratifica della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968 (legge 5 luglio 1995, n. 308) in materia di circolazione con patente di guida rilasciata da uno Stato extra-comunitario;

interventi di coordinamento, con la emananda disciplina in materia di patenti, di ulteriori disposizioni del Codice, relative alla classificazione dei veicoli ed alle sanzioni;

modesti interventi intesi a dare sistematicità alle disposizioni che, in un succedersi di interventi normativi, per lo più di urgenza, risultano spesso collocate al di fuori della loro sede più consona.

Il provvedimento normativo – frutto anche di un confronto con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore delle autoscuole e che consta di 28 articoli e 7 allegati, le cui disposizioni saranno in gran parte applicabili solo a far data dal 19 gennaio 2013 in coerenza con quanto disposto dalla direttiva comunitaria 2006/126/CE - è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 99 del 30 aprile 2011 previa deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri in data 10 gennaio 2011 e deliberazione definitiva in data 7 aprile 2011.

In attuazione di quanto previsto dal decreto legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito con modificazioni dalla legge 2 aprile 2007, n. 40 che ha, tra l'altro, apportato modificazioni alla disciplina dell'acquisizione dell'abilitazione di insegnanti ed istruttori di autoscuole, è stato emanato il D.M. 26 febbraio 2011, n. 17: "Regolamento recante la disciplina dei corsi di formazione e procedure per l'abilitazione di insegnanti ed istruttori di autoscuola".

E' stato inoltre emanato il D.M. 11 novembre 2011, n. 213 "Regolamento recante disciplina del rilascio dell'autorizzazione a minore ai fini della guida accompagnata e relativa modalità di

esercizio” in attuazione dell’art. 16, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n. 120, che ha modificato l’articolo 115 del “Codice della strada”.

La norma ha, infatti, previsto, tra l’altro, la possibilità di autorizzare minori che hanno compiuto diciassette anni e che siano già titolari di patente di guida, di anticipare – rispetto al compimento della maggiore età – l’attività di esercitazione alla guida su autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all’articolo 117, comma 2-bis, dello stesso codice della strada.

Le novità introdotte dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 “Disposizioni in materia di sicurezza stradale” volte a contribuire ad elevare i livelli della sicurezza stradale, determinando una diminuzione del numero delle vittime, hanno portato all’emanazione di alcuni decreti ministeriali. L’articolo 17, comma 1, della legge n. 120/2010, nell’innovare le modalità di conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, ha, tra l’altro, previsto, una prova pratica di guida, alla quale il candidato accede dopo superamento della prova teorica e “previa idonea attività di formazione”.

Al fine di consentire tale attività di formazione, che doveva necessariamente risolversi in esercitazione alla guida del ciclomotore, è stato necessario prevedere il rilascio di apposita autorizzazione, in assenza della quale la circolazione su strada sarebbe stata preclusa: a ciò si è provveduto con una modifica della disciplina primaria introdotta nella legge n. 10 del 2011, recante conversione in legge del cd. decreto legge mille proroghe.

L’articolo 2, comma 1-quater, della predetta legge ha quindi rinviato ad un decreto ministeriale la disciplina delle modalità e delle procedure di richiesta e rilascio di tale autorizzazione, simile al cd foglio rosa previsto per i candidati al conseguimento di patente di guida.

Il decreto D.M. 1 marzo 2011 recante “Disciplina di rilascio dell’autorizzazione ad esercitarsi alla guida del ciclomotore e delle relative modalità” ha quindi introdotto la disciplina applicativa di tale norma primaria.

L’articolo 17, comma 1, della legge n. 120/2010 ha altresì previsto, nell’ambito della formazione teorica obbligatoria per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, un’ora di lezione volta all’acquisizione di elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza.

Il relativo decreto applicativo recante “riordino della disciplina dei corsi di preparazione alla prova teorica e le modalità di espletamento della prova teorica e pratica, utili al conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore” è stato emanato di concerto con il Ministro dell’istruzione, dell’università e della ricerca il 23 marzo 2011.

L’articolo 23 della legge n.120/2010 ha modificato l’articolo 119 C.d.S. ampliando il novero dei soggetti certificatori, includendovi anche medici monocratici non appartenenti alle strutture o comandi di cui allo stesso articolo 119.

L’articolo 23, comma 3, demandava ad un decreto dirigenziale la definizione delle procedure per la trasmissione della certificazione medica così rilasciata all’Ufficio centrale Operativo del CED della Motorizzazione, ai fini del rinnovo di validità della patente di guida.

Poiché le disposizioni applicative dovevano riguardare anche i medici in attività libero-professionale di cui all’articolo 103, comma 1, lett. a), del D. Lgvo 112/98, sul relativo schema di provvedimento è stato richiesto il concerto delle Amministrazioni interessate e delle Province per il tramite della Conferenza Unificata Stato regioni ed enti locali.

In tale sede, mentre le province si sono dichiarate estranee alla materia (nonostante il citato articolo 103 facesse riferimento a medici iscritti in un apposito elenco su base provinciale), il Coordinamento Regionale Sanità ha chiesto lo stralcio delle disposizioni afferenti tale categoria di medici per esaminare la questione in apposito e diverso tavolo tecnico.

Dopo due riunioni del tavolo tecnico e due convocazioni della Conferenza Unificata, lo schema di provvedimento è stato licenziato da quest'ultima in data 20 gennaio u.s. ed è stato pubblicato nella G.U. n. 38 del 16 febbraio 2011: La disciplina è applicabile dalla data del 19 marzo 2011.

Il predetto decreto dirigenziale 31 gennaio 2011 recante “Modalità di trasmissione della certificazione medica per il conseguimento ed il rinnovo della patente di guida” è stato parzialmente modificato dal decreto dirigenziale 26 luglio 2011.

In attuazione dell'art. 14, comma 2, della legge n. 120/2010, è stato predisposto il decreto ministeriale 2 febbraio 2011 “Targatura ciclomotori circolanti con contrassegno di identificazione”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 76 del 2 aprile 2011, recante la calendarizzazione della targatura dei ciclomotori ancora muniti di certificato di idoneità tecnica e circolanti con il contrassegno di identificazione (cd. “targhino”), prevedendo una tempistica articolata su 4 scaglioni, modulati in modo da assicurare il completamento delle operazioni di targatura entro febbraio 2012.

In attuazione dell'art. 95, comma 1-bis, del Codice della strada, come modificato dall'art. 13, comma 1, della legge n. 120/2010, è stato inoltre predisposto il decreto dirigenziale 5 agosto 2011, “Semplificazione del procedimento di duplicazione della carta di circolazione conseguente al deterioramento, alla distruzione o allo smarrimento dell'originale” pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 201 del 30 agosto 2011, con il quale è stata semplificato il procedimento amministrativo di rilascio del duplicato della carta di circolazione nelle ipotesi di smarrimento, deterioramento o distruzione dell'originale, anche attraverso il coinvolgimento degli esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge n. 264/1991).

In attuazione dell'art. 92, comma 2, del Codice della strada così come modificato dall'art. 10, comma 3, della legge n. 120/2010, è stato predisposto il decreto ministeriale 11 novembre 2011, Individuazione delle caratteristiche tecniche di rilascio della ricevuta di consegna dei documenti di circolazione e dei documenti di abilitazione alla guida dei veicoli a motore pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 270 del 19 novembre 2011, per la definizione delle nuove caratteristiche della ricevuta di consegna rilasciata dagli Studi di consulenza automobilistica ai sensi dell'art. 7 della legge n. 264/1991.

In particolare, è stato previsto che detta ricevuta sia rilasciata attraverso il collegamento telematico con il CED della Direzione Generale della Motorizzazione, a maggior tutela degli interessi di ordine pubblico connessi alla circolazione dei veicoli su strada.

Inoltre, per migliorare i servizi resi all'utenza il Dipartimento ha avviato il sistema per avvisare l'utenza in merito alla scadenza della patente di guida, alla variazione dei punti della patente, alla scadenza della revisione ed, in generale, agli adempimenti connessi alla circolazione stradale.

Gli utenti registrati sul “Portale dell'automobilista” vengono avvisati tramite l'invio di un sms oppure di una e-mail.

Nel corso del 2011 è stato avvisato il 100% degli utenti che avevano adempimenti da effettuare nel periodo o che avevano informazioni da ricevere per un totale di 1.417.690 avvisi.

Servizi all'utenza

UMC – Uffici Motorizzazione Civile

Gli uffici della motorizzazione civile offrono servizi ad una utenza indifferenziata che va dai 12.000.000 a 15.000.000 di utenti/anno e che sono costituiti, sostanzialmente, da attività tecniche e tecnico – amministrative di immatricolazione, collaudi, revisione dei veicoli, esami teorici e pratici per il rilascio delle patenti di guida, accertamenti sugli incidenti stradali, controlli sulle autoscuole per i corsi di recupero punti della patente, etc.

A titolo esemplificativo si riporta il numero di alcune delle operazioni fornite nel corso del 2011 dai predetti Uffici (dati rilevati dal Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione). Esse rappresentano solo una parte dei servizi resi all'utenza, la cui consistenza dipende dalle specificità territoriali e dalla tipologia di utenza di ciascun ufficio.

- n. 2.473.957 immatricolazioni e reimmatricolazioni
- n. 5.599.683 tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione
- n. 607.777 duplicati carte di circolazione
- n. 576.026 certificati di circolazione ciclomotori
- n. 1.021.256 revisioni dei veicoli
- n. 859.391 patenti rilasciate per esame
- n. 429.420 duplicati di patente (per deterioramento, smarrimento e furto)
- n. 205.921 patenti convertite e riclassificate
- n. 19.069 certificati di abilitazione professionale
- n. 166.978 certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori
- n. 14.430 certificati di formazione professionale
- n. 91.127 carte di qualificazione del conducente

A partire dal 4 maggio 2009, la Direzione generale per la motorizzazione, ha esteso a tutto il territorio nazionale un sistema informativo per la gestione degli esami di teoria per il conseguimento della patente di guida (Quiz patenti informatizzato). Da tale data gli esami di teoria per il conseguimento della patente A e/o B si tengono esclusivamente nelle aule informatizzate degli uffici della motorizzazione civile e non più presso le autoscuole. Anche coloro i quali sono incorsi nella perdita totale dei punti della patente di guida devono rifare l'esame di teoria utilizzando il Quiz informatizzato.

Si tratta di uno strumento che si inserisce nell'ambito degli obiettivi governativi tesi a semplificare le procedure amministrative, nonché a privilegiare i requisiti di sicurezza, trasparenza e qualità dell'esame e quelli di efficacia per elevare i livelli di sicurezza della circolazione stradale.

Il test viene elaborato in sede centrale e distribuito in modo casuale ai candidati (riservatezza dei questionari), la correzione avviene in maniera automatica senza possibilità di errore o di interferenza nel processo (correttezza dell'esecuzione delle prove), il verbale d'esame viene firmato digitalmente ed inviato direttamente al Centro Elaborazione Dati di Roma (non modificabilità dei documenti prodotti nelle fasi del processo).

Una maggiore rigorosità nell'esame di teoria presenta indubbi vantaggi ai fini della sicurezza della circolazione stradale, in quanto aumenta la consapevolezza di avere neo-patentati con effettiva conoscenza della segnaletica stradale e dei corretti comportamenti da adottare alla guida.

L'introduzione del Quiz patenti informatizzato, eliminando la prova orale prevista per i candidati non scolarizzati, italiani o stranieri, ha consentito, oltre ad un aumento dell'oggettività e trasparenza della valutazione della prova, un notevole aumento di candidati esaminati nell'unità di tempo e quindi un risparmio in termini di risorse umane impiegate dall'Amministrazione.

Dal confronto tra le sedute di esame di teoria per patenti A e B negli anni 2008 e 2010, emerge in primo luogo un incremento del 6,6% delle prove, che si può ascrivere ad un effettivo aumento di candidati, ma soprattutto alla maggiore efficacia selettiva dovuta all'introduzione obbligatoria della procedura informatizzata.

Si rileva, inoltre, una maggiore percentuale dei candidati respinti: 32,87% nel 2008 contro 34,69% nel 2010.

Nel 2011 si assiste ad una diminuzione repentina delle prove di esame rispetto al 2010 (-19,3%). La diminuzione si concentra particolarmente sulle prove di teoria che sono calate del 25,3%.

Prosegue la lenta, ma costante diminuzione della quota degli idonei all'esame teorico che scende al 65,0%

L'introduzione del Quiz patenti informatizzato ha dato luogo ad un maggior carico di lavoro per i dipendenti degli Uffici della motorizzazione civile, considerato anche che il blocco del turn-over non ha consentito l'integrazione di nuove risorse.

C.P.A. – Centri Prova Autoveicoli

I Centri prova autoveicoli offrono servizi ad un'utenza specialistica per l'omologazione dei veicoli, dispositivi ed unità tecnico indipendenti. L'attività di omologazione è sostanzialmente incentrata su due grandi filoni che hanno per oggetto l'attività omologativa dei veicoli e l'attività normativa relativa ai veicoli ed al trasporto delle merci pericolose.

U.S.T.I.F. – Uffici Speciali per i Trasporti ad Impianti Fissi

Gli Uffici Speciali per i Trasporti ad Impianti Fissi verificano la sicurezza in materia di trasporti ad impianti fissi (impianti a fune ed assimilati, linee metropolitane, tramvarie etc) consistente soprattutto in istruttorie e verifiche tecniche su progetti di trasporto ad impianti fissi, in verifiche e prove per l'esercizio dei sistemi medesimi, in verifiche di idoneità ed abilitazione del personale tecnico di macchina e di movimento. Gli impianti sui quali esercitano la vigilanza si sostanziano in n° 1.680 ascensori, montacarichi, scale mobili e tappeti mobili, n° 147 funicolari e seggiovie, n° 364 seggiovie, n° 976 sciovie, 266 km di ferrovie con caratteristiche metropolitane, 2.857 Km di ferrovie, 132 km di metropolitane, 732 km di tramvie, 247 km di filovie, n° 109 cantieri ed opere vigilate.

Centro Elaborazione Dati Motorizzazione

Particolare rilevanza riveste l'attività svolta del Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione che gestisce l'Archivio Nazionale dei Veicoli e l'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla guida. La struttura del C.E.D della Motorizzazione è collocata presso la sede centrale di Via Caraci e unisce informaticamente tutti gli uffici dislocati sul territorio nazionale, che si collegano quotidianamente alla banca dati del C.E.D. per lo svolgimento di vari procedimenti istituzionali, nonchè per la stampa e l'emissione, in misura prevalente, delle patenti e delle carte di circolazione.

Il C.E.D. Motorizzazione, operativo h/24, fornisce un supporto fondamentale alle attività dell'Amministrazione; assicura all'utenza, pubblica e privata, il collegamento alla banca dati, indispensabile all'espletamento dei procedimenti e delle operazioni di competenza; garantisce in tempo reale l'accesso agli archivi da parte degli organi preposti alla sicurezza (Carabinieri, Polizia di Stato, Questure, Prefetture, ecc); assicura lo svolgimento delle operazioni di revisione dei veicoli; consente agli sportelli telematici il rilascio, su tutto il territorio nazionale, dei documenti di circolazione e dei certificati di proprietà dei veicoli.

Gli archivi centralizzati sono aggiornati in tempo reale da oltre 15.000 operatori pubblici (uffici della motorizzazione, del PRA, amministrazioni provinciali, ecc...) e privati (studi di consulenza automobilistica, autoscuole, officine autorizzate alla revisione dei veicoli, importatori di veicoli, ecc...) distribuiti su tutto il territorio nazionale, che garantiscono il rilascio delle targhe e carte di circolazione, dei tagliandi per i passaggi di proprietà, dei tagliandi dell'esito della revisione, delle patenti, dei fogli rosa, ecc... : I suddetti archivi sono inoltre aggiornati dalle forze di polizia (circa 40.000 accessi) con l'inserimento delle decurtazioni dei punteggi ai titolari di patente.

Le forze di polizia (compresi oltre 2000 comandi dei vigili urbani) possono visualizzare h24 e 7 giorni su 7 tutte le informazioni relative ai titolari di patente e agli intestatari dei veicoli. In particolare nel tempo sono state implementate una serie di procedure:

lo "Sportello telematico dell'automobilista" che consente il rilascio in tempo reale delle targhe e dei documenti di guida e relativi aggiornamenti di proprietà (compreso il certificato di proprietà), da parte degli studi di consulenza e degli uffici pubblici periferici;

la gestione informatizzata delle varie fasi del rilascio del patentino per il ciclomotore, compresa la fase di prenotazione dei candidati da parte degli istituti scolastici;

gestione informatizzata dei dati fiscali dei veicoli di provenienza comunitaria che, trasmessi al CED dagli importatori, vengono poi inoltrati, insieme ai dati immatricolativi, all'Agenzia delle Dogane e all'Agenzia delle Entrate, al fine di contrastare il fenomeno dell'evasione dell'IVA.

Proprio in ragione dei compiti di gestione e aggiornamento dell'Anagrafe Nazionale dei Veicoli e dell'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla Guida il C.E.D è utilizzato per tutte le transazioni relative alle operazioni svolte presso gli Uffici Provinciali della motorizzazione civile e gli oltre 20.000 operatori professionali diffusi su tutto il territorio nazionale.

Al fine di dare attuazione alle nuove norme del codice della strada, il C.E.D. Motorizzazione è stato oggetto di importanti innovazioni che hanno reso tra l'altro possibile il rilascio del foglio rosa da parte delle autoscuole.

l'annotazione e la decurtazione del punteggio della patente di guida nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e la conseguente informazione all'utenza circa le variazioni di punteggio;

l'aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, su comunicazione degli enti preposti, in ordine al recupero dei punti conseguente alla frequenza dei corsi di aggiornamento;

la registrazione della targa per ciclomotori nell'Archivio nazionale dei veicoli

Costituisce parte integrante del C.E.D. Motorizzazione, l'Ufficio Centrale Operativo che eroga dalla sede di Via Caraci alcuni servizi all'utenza introdotti a seguito delle semplificazioni sopra elencate. In particolare, registra nella banca dati del C.E.D. le variazioni di residenza dei patentati e dei proprietari dei veicoli e le conferme di validità delle patenti ed emette, inoltre, i duplicati delle patenti e delle carte di circolazione. La sua attività non si esaurisce però con la registrazione degli eventi, ma prosegue con l'attività più qualificante dal punto di vista dell'impatto sociale: il cittadino viene servito direttamente a casa. Infatti l'unica incombenza è quella di recarsi presso il Comune per comunicare il cambio di residenza, oppure dal medico per la conferma di validità della patente o dagli organi preposti alla sicurezza a denunciare il furto o lo smarrimento della patente o carta di circolazione. Da quel momento il cittadino non interviene più nel procedimento, ma dovrà solo attendere che gli vengano consegnati al suo domicilio i documenti richiesti. Sono, infatti, le Amministrazioni pubbliche che in sinergia operano per soddisfare l'utenza.

Nel 2011 i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l'Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:

3.597.102 tagliandi inviati agli utenti per l'aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;

4.803.080 tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente;

483.230 duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;

62.777 duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;

1.943.220 utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);

1.957.732 utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 78 27 82)

2.130.937 lettere di comunicazione agli utenti di decurtazione del punteggio della patente.

Il Dipartimento è preposto all'acquisizione di servizi e forniture di natura informatica o ausiliarie per il funzionamento del C.E.D. e dell'U.C.O. e provvede all'assegnazione dei fondi agli uffici periferici per lo svolgimento delle attività di loro competenza inerenti le operazioni effettuate per il tramite del C.E.D. , per un importo complessivo di circa 35 milioni di euro.

Il Portale dell'automobilista (www.ilportaledellautomobilista.it)

Il Portale dell'automobilista offre servizi on line a cittadini, operatori professionali e imprese.

I principali servizi offerti dal Portale dell'Automobilista sono:

Esami di patente

Per gli operatori professionali è possibile effettuare le prenotazioni per gli esami di teoria per il rilascio delle patenti di guida via web. Dal giorno successivo alla data di svolgimento della prova è possibile richiedere la scheda dell'esame di teoria per il conseguimento della patente di guida sostenuto quiz informatizzato dai candidati presentati dall'autoscuola. L'autoscuola, per i candidati che hanno superato l'esame, può stampare il foglio rosa il giorno successivo all'esame.

Negoziazione delle normative comunitarie e internazionali in materia di motorizzazione e recepimento nell'ordinamento nazionale

La Direzione generale per la motorizzazione ha assicurato la partecipazione attiva ai processi negoziali di armonizzazione a livello comunitario ed internazionale.

Per quanto riguarda le attività a livello comunitario, è stata assicurata la partecipazione ai gruppi di lavoro del Consiglio e della Commissione ove si è discusso di regolamenti concernenti la sicurezza, le emissioni inquinanti e di gas serra (CO₂) dei veicoli a motore e loro rimorchi, di veicoli a due o tre ruote, di trattori agricoli e forestali e di macchine mobili non stradali, del trasporto delle merci pericolose su strada, di sicurezza stradale inclusi i sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

E' stato, inoltre, assicurato il puntuale recepimento di tutte le direttive della UE di competenza ed è stata rappresentata l'Amministrazione in seno al gruppo di alto livello sulla competitività dell'industria automobilistica, "CARS 21" del quale fa parte il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto attiene alle attività in seno alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) di Ginevra la Direzione generale per la motorizzazione ha assicurato la partecipazione dell'Amministrazione alle riunioni indette in ambito Comitato trasporti interni (ITC) ed ai gruppi di lavoro ad esso afferenti, quali:

Foro mondiale dell'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli – WP29

Gruppo di lavoro sulla sicurezza generale – GRSG, presieduto dall'Italia

Gruppo di lavoro sulla sicurezza passiva – GRSP

Gruppo di lavoro inquinamento ed energia – GRPE

Gruppo di lavoro sul rumore – GRB

Gruppo di lavoro sulla frenatura - GRRF

Gruppo di lavoro sull'illuminazione - GRE

Gruppo di lavoro sul trasporto delle merci pericolose – WP 15 e relativi sottocomitati

Gruppo di lavoro sul trasporto delle merci deperibili – WP11

Gruppo di lavoro sulla sicurezza stradale - WP.1, presieduto dall'Italia.

Una delle tematiche ampiamente regolamentata a livello comunitario è rappresentata dai veicoli che sono oggetto di legislazione armonizzata in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente. Il "prodotto" veicolo è trattato da diverse formazioni consiliari ed in particolare dal Consiglio Competitività, per gli aspetti legati alla omologazione comunitaria, dal Consiglio Ambiente per taluni aspetti concernenti le emissioni inquinanti e di CO₂ e dal Consiglio trasporti per cio' che concerne il controllo tecnico dei veicoli circolanti, la sicurezza stradale e la formazione dei conducenti. Oltre alla trattazione con procedura legislativa, la definizione dei requisiti specifici di sicurezza ed ambiente e' demandata alla Commissione europea che adotta appositi atti delegati.

Le diverse politiche UE hanno evidenziato la necessità di un coordinamento a livello comunitario conducendo alla istituzione, nel 2005, del gruppo di alto livello denominato "CARS 21" incaricato di delineare un quadro regolamentare che garantisca la competitività dell'industria automobilistica europea ed allo stesso tempo permetta di compiere i necessari progressi nel campo della sicurezza e dell'impatto sull'ambiente.

CARS 21 e' presieduto dal vice presidente della Commissione europea, Tajani e vede la partecipazione di alcuni Commissari europei, dei Ministri dei principali Paesi UE e dei vertici dell'industria automobilistica. Si tratta di un foro di assoluta importanza per l'Italia che in qualità di Paese produttore di veicoli e' rappresentato in seno al gruppo di alto livello dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti nonché nel gruppo di Sherpa e nei gruppi di lavoro ad esso afferenti. Il 2 dicembre 2011 CARS 21 ha adottato un rapporto ad interim ed in particolare 18 "messaggi chiave" miranti al mantenimento della competitività a livello globale dell'industria di settore ed alla sua crescita.

Riguardo alla legislazione di settore, di seguito si descrivono i principali dossier comunitari di competenza dell' Amministrazione dei trasporti che sono stati finalizzati o che sono all' esame da

parte del Consiglio dei Ministri UE dei trasporti, della competitività e dell'ambiente. Al riguardo si sottolinea come l'amministrazione dei trasporti abbia assicurato anche per l'anno 2011 la partecipazione ai lavori preparatori nei relativi gruppi di lavoro del Consiglio e nei relativi comitati a carattere regolamentare e gruppi di lavoro afferenti della Commissione.

Attivita' di recepimento di direttive comunitarie

Nell'anno 2011 sono stati adottati i seguenti provvedimenti di trasposizione di atti comunitari:

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 3 gennaio 2011 recante recepimento della direttiva 2010/61/UE della Commissione del 2 settembre 2010 che adegua per la prima volta al progresso scientifico e tecnologico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 3 marzo 2011 recante recepimento della direttiva 2010/26/UE della Commissione del 31 marzo 2010 che modifica la direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il raccapriccimento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 7 aprile 2011 recante recepimento della direttiva 2010/52/UE della Commissione, che modifica, ai fini dell'adattamento delle rispettive disposizioni tecniche, la direttiva 76/763/CEE del Consiglio relativa ai sedili per accompagnatori dei trattori agricoli o forestali a ruote e la direttiva 2009/144/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 13 ottobre 2011 recante recepimento della direttiva 2010/47/UE della Commissione del 5 luglio 2010 che adegua al progresso tecnico la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità.

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 13 ottobre 2011 recante recepimento della direttiva 2010/48/UE della Commissione del 5 luglio 2010 che adegua al progresso tecnico la direttiva 2009/400/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici dei veicoli a motore.

Relativamente al programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", e precisamente riguardo l'area rientrante nell'obiettivo strategico relativa al potenziamento dell'attività di vigilanza sull'ENAC ai fini del monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico con finanziamento a carico dello Stato, si precisa quanto segue.

Il Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, che ha modificato il Regolamento (CEE) n. 2408/92, consente agli Stati membri, in presenza di determinate condizioni, di garantire il diritto alla mobilità della popolazione residente in un territorio non adeguatamente collegato, mediante l'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

Avvalendosi di tale facoltà, lo Stato italiano, ha imposto i sunnominati oneri relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroporuali della Sardegna e delle isole minori della Sicilia e i principali aeroporti nazionali.

Nel corso degli ultimi anni i collegamenti effettuati in regime di oneri di servizio pubblico si sono estesi ad aeroporti situati anche in altre regioni.

Il principio di continuità territoriale rappresenta la tappa fondamentale nel processo di affermazione del concreto diritto alla mobilità di tutti i cittadini sancito dalla Costituzione italiana, compresi i soggetti che, o per censio o per collocazione geografica, ne sarebbero esclusi, conseguendo in tal modo un obiettivo di primaria valenza sociale. La maggiore equità sociale che si persegue consentendo collegamenti rapidi anche a territori mal collegati fa della continuità territoriale un validissimo strumento legislativo europeo che ben si adatta alla realtà italiana in cui sono presenti

diverse regioni disagiate perché periferiche o in via di sviluppo. Il principio di garantire il diritto alla mobilità è ormai convinzione condivisa; deve essere riconosciuto, mantenuto, garantito, ma va anche esteso e soprattutto razionalizzato. In questa ottica si colloca l'obiettivo strategico e operativo proposto e conseguito nel 2011.

Si tratta di implementare, nel dettaglio, l'azione di vigilanza sull'ENAC, ai fini del monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico con finanziamento a carico dello Stato (ad esclusione - ai sensi dell'art. 1, commi 837 e 840, della legge n. 296/2006 - dei collegamenti relativi alla continuità territoriale della Regione Sardegna).

A tal proposito, anche al fine di razionalizzare l'utilizzazione dei fondi pubblici, si è provveduto a raccogliere i dati di traffico sulle rotte onerate, provvedendo poi ad elaborarli per verificare l'andamento del traffico passeggeri.

In particolare, nel corso dell'anno di riferimento e relativamente alle tratte onerate Crotone-Roma Fiumicino, Roma Fiumicino-Crotone, Crotone-Milano-Linate e Milano Linate-Crotone, si è provveduto alla verifica della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate ed il numero di frequenze minime previste dal decreto d'imposizione, per poter valutare l'effettiva regolarità nell'erogazione del servizio in regime di continuità territoriale.

Normativa comunitaria

Si è contribuito a fornire alla Rappresentanza permanente sulla proposta di revisione del regolamento comunitario n. 261/04; è in corso di predisposizione il decreto recante la disciplina sanzionatoria per la violazione del Regolamento UE 996/2010 (inchieste relative ad incidenti ed inconvenienti aeronautici). In particolare, si sono effettuate ricerche e si è elaborato il parere sul recepimento della direttiva 2008/114 in materia di infrastrutture critiche.

Normativa nazionale

è in corso la predisposizione della proposta di modifica del decreto ministeriale 85 del 29 gennaio 1999 in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza; è allo studio la modifica del provvedimento del 30 ottobre 2007 della Conferenza Stato-Regioni in materia di accertamento di assenza di tossicodipendenza; si è collaborato inoltre con l'ENAC nella predisposizione del Regolamento relativo alla istituzione dei Centri aeronautici che certificano i controllori del traffico aereo; si è partecipato alle riunioni del gruppo di lavoro dell'area "mobilità sostenibile" per la definizione di nuove figure nazionali e standard minimi delle competenze tecnico-professionali relative ai percorsi Istituti Tecnici Scolastici di Scuola Secondaria Tecnica di II grado progettati dal MIUR presso la Direzione Generale per l'Istruzione e Formazione Tecnica Superiore e per i rapporti con i Sistemi Formativi delle Regioni del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, nonché alle riunioni per la modifica delle linee guida emanate dal Ministero per lo sviluppo economico per il trasporto aereo di materiali radioattivi.

Si è svolta attività di studio, analisi e formulazione di osservazioni e pareri su proposte e disegni di legge nazionali e comunitari (nonché proposte di accordi internazionali), relativi alla normativa del settore. In particolare, si è elaborato il parere sul regolamento didattico dell'Aero Club d'Italia; sono state effettuate le seguenti attività: ricerca, acquisizione e aggiornamento della normativa vigente nazionale, regionale, comunitaria e internazionale; analisi della normativa in materia di navigazione aerea ai sensi della Legge 28 novembre 2005, n. 246; cura dei rapporti con i competenti uffici dell'Avvocatura dello Stato in relazione al contenzioso relativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; nell'ambito di tale attività vanno ricomprese le attività di ricerca, acquisizione, studio e interpretazione di atti giudiziari, massime e sentenze, nonché di documentazione utile ai fini della rappresentanza in giudizio dell'amministrazione; istruttoria e predisposizione degli atti, nonché cura dei rapporti con i competenti uffici, segnatamente in relazione al contenzioso sull'inquinamento acustico e sul mancato adeguamento dei diritti aeroportuali e all'esecuzione di sentenze ed atti

esecutivi; analisi degli atti parlamentari di sindacato ispettivo, predisposizione della documentazione per le relative risposte, ove possibile in base alla documentazione in possesso della direzione, oppure reperimento di adeguate informazioni presso gli enti in grado di fornirne, al fine di poter essere in condizione di rispondere esaurientemente; analisi di esposti per disservizi e richieste di accesso a documentazione amministrativa ai sensi della Legge n. 241 del 1990, istruttoria e predisposizione della documentazione per le relative risposte; predisposizione di relazioni per l’Avvocatura in materia di intervento del Governo italiano nelle cause pendenti davanti alla Corte di Giustizia Europea; predisposizione di pareri sulla legittimità costituzionale di legislazione regionale.

Delibere enti vigilati

E’ stata approvata, ai sensi dell’art. 11, comma 4 del d.Lgs n. 250/1997, la Deliberazione C.d.A. ENAC n. 33/2011 adottata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 giugno 2011, relativa alla modifica dell’art. 16 comma 1 dello Statuto dell’Ente, in ottemperanza alle disposizioni dell’art. 2, comma 3, del D.P.R. n. 188 del 5 ottobre 2010.

Demanio

E’ in corso l’attività nel Gruppo di Vertice, istituito presso il Ministero della Difesa, per l’applicazione dell’art. 693 del Codice della Navigazione, relativa al passaggio dei beni del demanio militare aeronautico da destinare all’aviazione civile.

E’ proseguita di concerto con l’Agenzia del Demanio e l’Enac la trattazione di alcune problematiche demaniali relative agli aeroporti di: Aquino, Bergamo Orio al Serio, Bresso e Perugia.

E’ stata rilasciata ai Ministeri dell’Economia e delle Finanze e della Difesa la determinazione di strumentalità dei beni appartenenti al demanio militare aeronautico dell’aeroporto di Bari – Palestre Macchie.

E’ stata posta in essere l’attività propedeutica per la retrocessione al Demanio dello Stato dei beni non più strumentali ai compiti istituzionali dell’Enav sugli aeroporti di Milano – Linate e Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Bolzano, Venezia Tessera e Roma Fiumicino, nonché delle aree extra sedime aeroportuale di Coccia del Morto e Cima di Grappa da trasferire al Patrimonio dello Stato.

Concessioni aeroportuali

Nel sistema aeroportuale nazionale sono attualmente presenti quattro modelli di gestione degli scali:

- gestione totale: alla società concessionaria è affidata la gestione dell’intero sistema aeroportuale;
- gestione parziale: disciplinata da apposita convenzione; il gestore introita le tasse passeggeri e merci e sostiene gli oneri manutentivi dei beni concessi (aerostazioni passeggeri e merci e loro pertinenze);
- gestione parziale a titolo precario: nelle more della definizione della convenzione, i singoli beni sono stati a suo tempo concessi in base all’art. 38 del Codice della navigazione dalla ex Direzione Generale dell’Aviazione Civile ; il gestore sostiene gli oneri manutentivi dei soli beni in concessione e non introita i diritti aeroportuali, che rimangono di pertinenza dello Stato;
- gestione diretta da parte dell’ENAC.

Oneri di servizio pubblico

Si sono formulate osservazioni sull'ambito di applicazione del Regolamento CE n. 1008/2008 e delle Direttive Comunitarie relative agli appalti pubblici in caso di concessione di servizi aerei di linea in regime di oneri di servizio pubblico.

Si è proceduto ad operare gli aggiornamenti tariffari (sulla base della variazione dell'indice prezzi ISTAT FOI e del prezzo del carburante) sulle rotte onerate Pantelleria-Palermo e vv., Pantelleria-Trapani e vv., Lampedusa-Palermo e vv., Lampedusa-Catania e vv., Bolzano-Roma Fiumicino e vv., Crotone-Milano Linate e vv., Crotone-Roma Fiumicino e vv., Elba Marina di Campo-Firenze e vv. ed Elba Marina di Campo-Pisa e vv.

Regione Sicilia

Si è inoltrata alla Commissione europea la richiesta di pubblicazione nella G.U.U.E. delle comunicazioni, riguardanti sia i nuovi collegamenti con le isole minori siciliane di Pantelleria e Lampedusa, che l'invito a presentare le offerte per la gara europea, secondo la procedura indicata all'art. 17 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, per esercire i citati collegamenti dal 27 marzo 2011 al 26 marzo 2012.

Successivamente, stante il ritardo con cui erano state pubblicate le suddette comunicazioni, si è reso di fatto impossibile lo svolgimento della gara prima della decorrenza del nuovo regime onerato, previsto dal decreto ministeriale n. 987 del 15 dicembre 2010. Si è dovuto, pertanto, procedere alla predisposizione dello schema di un nuovo decreto, modificativo del precedente, trasmesso alla firma del Sig. Ministro con apposito appunto illustrativo.

Stante l'esito negativo della suaccennata gara europea, si è provveduto ad indire due successive riunioni con rappresentanti della Regione siciliana e dell'ENAC, la prima delle quali il 28 aprile, per verificare la possibilità di modificare la destinazione del fondo stanziato ai sensi dell'art. 2, comma 236 della legge 244/2007 (4 milioni di euro), attualmente destinato ad incentivare il trasporto delle merci per via aerea da e per gli aeroporti siciliani, utilizzandolo ad integrazione della somma necessaria per garantire gli OSP con le due isole minori.

La seconda riunione, in data 19 maggio, si è tenuta per ricorrere ad una proroga dell'attuale collegamento onerato fino al termine della stagione Winter 2010-2011, ovvero fino al 24 marzo 2012.

Si è poi predisposto il decreto ministeriale di abrogazione dei precedenti DD. MM. n. 987 del 15 dicembre 2010 e n. 107 del 23 marzo 2011.

Si è partecipato successivamente, a Palermo, a due riunioni della Conferenza di servizi indetta al fine di individuare il contenuto di nuovi oneri da imporre sui collegamenti aerei con le isole di Pantelleria e Lampedusa, in conformità al Regolamento (CE) 1008/2008.

Si sono poi illustrate all'Ufficio legislativo alcune criticità interpretative emerse in ordine ad alcune valutazioni dell'Avvocatura dello Stato di Palermo sui contenuti della proroga della vigente concessione (in scadenza il 29 ottobre).

In vista della necessità di procedere ad una proroga dei servizi onerati dal 30 ottobre 2011 al 24 marzo 2012, si è fornito all'Ufficio di Gabinetto il parere di competenza in merito alla proposta dell'Enac di modificare la misura minima dei voli da garantire e della capacità da offrire, sulla base dei dati di traffico degli ultimi anni, al fine di conseguire un risparmio rispetto alle condizioni attuali.

Si sono infine predisposti lo schema di decreto ministeriale per la nuova imposizione decorrente dal 25 marzo 2012, lo schema di bando di gara, il capitolato di oneri, il formulario e la convenzione tipo.

Regione Sardegna

Sono stati predisposti tre decreti ministeriali, relativi ai nuovi collegamenti onerati imposti sugli aeroporti sardi, aventi decorrenza dal 27 marzo.

Successivamente, su richiesta del Presidente della Regione Sardegna, si è dovuto predisporre un nuovo decreto di revoca dei tre precedenti sopra citati, dandone in seguito comunicazione anche alla Commissione europea.

In due diverse date, il 21 marzo e il 7 luglio, si è partecipato a riunioni del Comitato paritetico per il monitoraggio dell'attuazione degli OSP sull'isola, nel corso delle quali sono state affrontate le principali problematiche in essere.

Successivamente, il 7 settembre, si è partecipato a Cagliari ad una nuova Conferenza di servizi, indetta al fine di studiare i nuovi standard qualitativi che i servizi onerati dovranno garantire (frequenze, orari, tipologia di aeromobili, etc.), nonché un nuovo regime tariffario unico per i residenti ed i non residenti nell'isola. Non essendo pervenuti, nel corso del predetto incontro, ad una decisione volta a definire le questioni sul tappeto, si è stabilito di articolare la Conferenza medesima in una pluralità di riunioni, poi tenutesi il 5 ed il 26 ottobre a Cagliari, cui pure si è partecipato.

Nel corso di novembre, si sono predisposti il nuovo decreto di imposizione, redatto secondo le deliberazioni della citata Conferenza, e la nota informativa per la Commissione europea.

A seguito di richiesta, da parte dell'On. Pili, di accesso agli atti della Conferenza di servizi tenutasi a Cagliari (accesso poi accordato il 21 dicembre), si è intrattenuta corrispondenza sia con il deputato medesimo che con la Regione Sardegna.

Regione Calabria

Su richiesta dell'Ufficio legislativo, sono state formulate osservazioni in merito ad eventuali questioni di legittimità costituzionale della legge regionale n. 34 del 29 dicembre 2010.

Scalo di Reggio Calabria

Nel mese di febbraio sono stati predisposti il decreto di imposizione per i collegamenti tra Reggio Calabria-Milano Malpensa e vv., Reggio Calabria-Pisa San Giusto e vv. e Reggio Calabria-Torino Caselle e vv., tre distinti bandi di gara per ciascuno dei citati collegamenti, nonché le relative note informative per la Commissione europea.

Tuttavia, stante il ritardo con cui le comunicazioni della Commissione erano state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (12 maggio 2011), si è reso necessario predisporre un nuovo decreto ministeriale, al fine di spostare la decorrenza dei collegamenti onerati dal 27 giugno al 19 settembre 2011.

Infine, nel mese di novembre, si sono predisposti il decreto ministeriale di approvazione degli atti di gara e della Convenzione con cui l'ENAC ha aggiudicato ad Alitalia-CAI l'esercizio della rotta Reggio Calabria-Torino Caselle e vv., nonché la relativa informativa alla Commissione.

Scalo di Crotone

Nel mese di marzo si è indetta una riunione con rappresentanti dell'ENAC e della Regione Calabria, per valutare l'opportunità di esperire una nuova gara europea per l'esercizio delle rotte Crotone-Milano Linate e vv. e Crotone-Roma Fiumicino e vv.

Di conseguenza, si sono predisposti gli schemi dei bandi di gara per i due sunnominati collegamenti e la richiesta di pubblicazione sulla G.U.U.E. delle relative informative.

Regione Piemonte

Si è intrattenuta corrispondenza con la Regione Piemonte, in merito a misure di aiuto di Stato finalizzate a sostenere l'attivazione di nuove rotte aeree per collegare Torino e Cuneo con altri aeroporti U.E., in relazione anche all'istituendo collegamento onerato Torino-Reggio Calabria e vv.

Regione Valle d'Aosta

Rispettivamente nei mesi di marzo e di giugno, sono state fornite delucidazioni alla Regione Valle d'Aosta, dietro richiesta della medesima, in ordine allo stato del procedimento in atto per addivenire

all'imposizione di oneri sulla tratta Aosta-Roma Fiumicino e vv., fornendo anche osservazioni sulla delibera della Giunta regionale n. 1257 del 27 maggio 2011.

Si è intrattenuta corrispondenza con l'ENAC e con la Regione interessata in ordine alla problematica relativa all'operatività notturna dell'aeroporto di Aosta, propedeutica all'imposizione di oneri, secondo le risultanze delle Conferenze di servizi dell'11 novembre 2009 e del 1° febbraio 2010.

Regione Toscana

Si è trasmesso alla Commissione europea il bando di gara per l'assegnazione del diritto di effettuare servizi aerei di linea sulle rotte Elba-Marina di Campo-Firenze e vv. ed Elba Marina di Campo-Pisa e vv., unitamente alle correlate note informative.

A seguito dell'esito negativo della gara per l'imposizione di oneri sulle summenzionate rotte, si è partecipato il 15 luglio ad una riunione con i rappresentanti della Regione Toscana e dell'ENAC, al fine di risolvere le connesse problematiche.

In tale sede si è deciso di riproporre un nuovo bando di gara senza variare le caratteristiche del servizio.

Di conseguenza si sono predisposti il bando citato e la relativa nota informativa.

Presso il Dipartimento per il coordinamento delle Politiche comunitarie della Presidenza del Consiglio, nei giorni 6 e 18 maggio 2011 si è preso parte alle riunioni consultive, propedeutiche alla redazione della posizione dell'Italia relativamente alla consultazione della Commissione europea sulla "revisione delle linee guida comunitarie sul finanziamento degli aeroporti e aiuti pubblici concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali".

Si sono coordinati gli elementi di risposta richiesti dalla Commissione europea alle Autorità italiane in merito al presunto aiuto di Stato fornito dall'aeroporto di Alghero a favore di Ryanair ed altri vettori aerei (C 37/2007).

Si è curato anche il coordinamento, utilizzando elementi forniti dall'ENAC, della relazione al Parlamento da obbligo di legge (primo semestre 2011), relativa all'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo (art. 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194).

Sicurezza del trasporto aereo - safety

Sono stati richiesti all'ENAC gli elementi inerenti al monitoraggio sull'attività svolta dallo stesso Ente, con riferimento a quanto previsto nel Contratto di Programma Stato/ENAC. Si aggiunge, inoltre, che per quanto concerne il quadro di recepimento degli Annessi ICAO, è stato completamente disatteso l'atto di indirizzo politico e quanto previsto nel contratto di Programma.

Sono state coordinate le azioni in vista dell'ispezione ICAO del mese di novembre al fine di concordare una policy di intervento per illustrare, in relazione al recepimento dell'annesso 12 ICAO, il quadro nazionale vigente in materia di attività di soccorso e ricerca di aerei incidentati. Si è partecipato alle riunioni, iniziali e finali, inerenti a dette ispezioni.

Sono stati seguiti gli effetti derivanti dalla modifica del capitolo 9 –paragrafo 6- piani di rischio in merito al dimensionamento delle aree soggette a nuovi vincoli. Le modifiche apportate dall'ENAC sul regolamento di costruzione degli aeroporti hanno riportato all'attenzione le diverse interpretazioni dei limiti del potere di vigilanza del Ministero sull'ENAC di cui all'articolo 11 del decreto legislativo n.250 del 1997, sotto il profilo della maggiore o minore incisività.

Si è partecipato alle riunioni, convocate dall' ENAC, di uno specifico tavolo tecnico riguardante le attribuzioni di responsabilità dei controllori del traffico aereo, con valutazione dell'opportunità di promuovere appositi provvedimenti legislativi che determinino esattamente, le competenze, gli obblighi ed i profili di responsabilità da ascrivere sia ai fornitori dei servizi della navigazione aerea, in qualità di persone giuridiche, che agli stessi controllori, in qualità di persone fisiche. Nel corso di tali riunioni è stata concordata la costituzione di due sottogruppi di lavoro incaricati di elaborare,

rispettivamente, una proposta di modifica dei Regolamenti Tecnici ENAC (“Sottogruppo Regolamentare”) ed una proposta di modifica legislativa (“Sottogruppo Legislativo”). Si è poi partecipato ad analoghe riunioni convocate dall’Ufficio Legislativo del M.I.T., avente lo scopo di analizzare una proposta avanzata in materia dal Ministero della Difesa.

Sono stati forniti elementi sotto il profilo tecnico giuridico finalizzati a valutare l’impatto dell’attuale divieto, adottato da ENAV ed AM, sulla procedura del Visual Approach e la titolarità delle competenze degli enti aeronautici ad adottare o meno taluni provvedimenti di divieto delle procedure di volo. Si è partecipato a riunioni indette su tale tematica.

Sono stati esaminati i piani delle azioni correttive proposte dall’ENAC all’Agenzia europea EASA durante la precedente ispezione e sono stati richiesti all’ENAC elementi informativi sull’ispezione EASA del periodo 14-25 novembre 2011 nei settori della navigabilità, operazioni di volo e licenza del personale. Si è partecipato alle riunioni, iniziali e finali, inerenti a dette ispezioni.

E’ stata evidenziata al Gabinetto la carenza di ispettori di volo e di ispettori per i servizi di navigazione aerea.

E’ stata inoltrata una lettera all’ENAC riguardante il rispetto delle procedure di emergenza in occasione dell’incidente nello scalo di Palermo, con richiesta, allo stesso Ente, di verifica delle procedure previste dai singoli PEA (piani di emergenza aeroportuali) negli aeroporti nazionali.

E’ stato espresso al Gabinetto parere favorevole riguardo ad una proposta ENAC che fa assumere allo stesso Ente la funzione di coordinamento come soggetto responsabile a livello nazionale del piano di emergenza per gli incidenti aerei e delle modalità di assistenza alle vittime degli incidenti e ai loro familiari, in attuazione dell’art. 21 del reg. UE n. 966/2010; sullo stesso argomento si è partecipato alla riunione tenutasi presso il Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri; un rappresentante della Direzione fa parte del Comitato Guida istituito al riguardo.

In merito allo scalo di Ciampino, si è collaborato per richiedere il parere dell’Ufficio Legislativo riguardo a quanto evidenziato dal Comune di Marino relativamente all’interpretazione dell’art. 707 del C.d.N., nella parte relativa alla predisposizione da parte dei comuni dei piani di rischio.

E’ stato chiesto all’ENAC di riferire in merito ai rischi derivanti dalla possibile contaminazione dei velivoli provenienti dal Giappone.

Sono state formulate all’Ufficio Legislativo le osservazioni riguardo allo schema di decreto del Ministero dell’Interno concernente la determinazione delle dotazioni minime da destinare all’attività di soccorso e lotta antincendio negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperficie; in materia, si è partecipato ad una riunione, nel corso della quale sono state concordate, con i rappresentanti del Ministero dell’Interno e dell’ENAC, le modifiche al predetto schema di decreto.

E’ stata inoltrata al Gabinetto una nota che rappresenta la situazione relativa alla scarsità di risorse umane qualificate in servizio presso l’ENAC, fatto che può determinare riflessi sulla salvaguardia della sicurezza del trasporto aereo.

Sono state chieste al Ministero dello Sviluppo Economico le iniziative intraprese al fine di dare risoluzione al problema delle interferenze radio sulle radioassistenze utilizzate da ENAV per l’espletamento dei propri servizi di competenza nella Regione Campania.

E’ stato fornito un riscontro all’ENAC in merito alla questione relativa all’indisponibilità dei distributori AVGAS sollevata da AOPA ed alla disponibilità degli specifici carburanti nei singoli aeroporti. Sullo stesso argomento si è partecipato ad una riunione convocata dall’ENAC, nel corso della quale sono state individuate diverse azioni che l’ente dovrà intraprendere.

Sono stati esaminati il nuovo regolamento ENAC sulla costruzione degli eliporti e la modifica del regolamento sulla costruzione degli aeroporti, emanati in base a quanto previsto dalla Annesso XIV ICAO.

Safety: state safety program

Si è partecipato, tramite un proprio rappresentante, al Gruppo di Lavoro per la stesura dello State Safety Programma (SSP) dello Stato Italiano.

L'ICAO ha introdotto, come previsto dalle vigenti normative in materia di gestione della sicurezza promulgate dalla stessa Organizzazione, la necessità che gli Stati Membri elaborino un documento ufficiale (lo SSP) che rappresenti l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un prefissato livello di sicurezza, condiviso e sostenuto dallo Stato, attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza. Sulla scorta di quanto previsto dalla normativa vigente, l'ICAO ha previsto che, nell'organizzazione dell'"Autorità di Aviazione Civile" di ogni Stato Membro, sia designato un soggetto responsabile per le procedure di esecuzione, di adozione e mantenimento dello SSP, ed a tale scopo è stato avviato presso l'ENAC un apposito GdL, composto da rappresentanti di ENAC, MIT ed ANSV, per contribuire all'elaborazione del documento. Si evidenzia che l'ENAC ha approvato e pubblicato la bozza finale del documento senza condividerla preventivamente con MIT ed ANSV.

Per la stessa finalità, si è provveduto ad inoltrare la richiesta di designazione dell'Accountable Executive per lo SSP (come previsto dalla normativa ICAO) all'Ufficio di Gabinetto, nella persona del Direttore Generale dell'ENAC.

Security

E' stata monitorata l'attività dell'ENAC nel settore security, che presenta carenze informative e mancata convocazione del Comitato Interministeriale per la Sicurezza Aeroportuale (CISA).

Sono state fornite all'ENAC alcune osservazioni in merito all'emanando aggiornamento del Programma Nazionale di Sicurezza (PNS). E'stata, poi, seguita la procedura EU Pilot 2103/11/MOVE, inerente al mancato aggiornamento del medesimo Programma nei tempi previsti.

Sono state chieste informazioni all'ENAC su alcuni episodi verificatisi in alcuni aeroporti nazionali in tema di security. Sono stati trasmessi al Gabinetto di questo Dicastero gli elementi acquisiti dall'ENAC inerenti ad un esposto presentato dalla Federalpol S.r.l., riguardante chiarimenti su una circolare ENAC nella quale venivano disposti i requisiti tecnici di un istituto di vigilanza ai fini della gestione dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale.

E' stato chiesto all'ENAC di riferire in merito alle misure di sicurezza adottate per gli aeroporti nazionali a seguito della crisi libica ed il parere riguardo alle trattative in corso tra Canada ed Italia per autorizzare il dispiegamento di agenti di sicurezza del volo canadesi (IFSOS) in Italia; tale argomento rientra nella questione inerente all'utilizzo di agenti armati per la sicurezza aerea ed ispezione comunitaria nel settore security.

E' stato chiesto all'ENAC di fornire elementi alla Commissione Europea riguardo alla non corretta applicazione della normativa europea in materia di sicurezza dell'aviazione civile, in applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.

Contratto di programma fra Stato ed E.N.A.C. 2011-2013

All'inizio dell'anno 2011, ultimata la serie di incontri bilaterali con le competenti strutture dell'E.N.A.C., si è provveduto a predisporre la stesura definitiva dello schema di articolato negoziale concernente il rinnovo del contratto di programma fra lo Stato e l'E.N.A.C. medesimo per il periodo 2011-2013, ai sensi dell'art. 3, commi 1 e 2, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente. Tale schema negoziale è stato, quindi, trasmesso all'attenzione del Ministero dell'economia e delle finanze, per un preventivo parere di procedibilità, parere sino al momento ancora non pervenuto.

Monitoraggio dell'attività dell'E.N.A.C.

Nel corso dell'anno 2011, si è provveduto a porre in essere gli adempimenti di propria competenza in termini di analisi e verifica dell'attività di controllo svolta dall'E.N.A.C. sui singoli gestori aeroportuali e vettori aerei, relativamente ai dovuti standard di qualità individuati, per questi soggetti, nelle rispettive "Carte dei servizi", approvate dall'Ente medesimo.

Relativamente al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e la Direzioni generali territoriali, è impegnato nel miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, nella regolamentazione e controllo della circolazione stradale, nella sicurezza dei veicoli e nell’erogazione dei servizi all’utenza, per i quali assume un ruolo strategico il Centro Elaborazione Dati Motorizzazione.

Per quanto concerne, poi, in particolare, le attività operative connesse all’obiettivo strategico in esame, concernenti l’implementazione dell’attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria, nel precisare che detti requisiti sono stabiliti dalle direttive europee, si precisa che, in tale ambito, le competenti strutture ministeriali provvedono al riconoscimento e alla vigilanza sugli “Organismi notificati” che, ai sensi del d. lgs. n. 163/2007, si abilitano a valutare la conformità e l’idoneità all’impiego dei componenti dei sistemi ferroviari o ad istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari, nonché sugli esperti che possono effettuare le verifiche ai sensi del regolamento RID concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia. Per quanto concerne, poi, in particolare, le attività operative connesse all’obiettivo strategico in esame, concernenti l’implementazione dell’attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria, nel precisare che detti requisiti sono stabiliti dalle direttive europee, si precisa che, in tale ambito, le competenti strutture ministeriali provvedono al riconoscimento e alla vigilanza sugli “Organismi notificati” che, ai sensi del d. lgs. n. 163/2007, si abilitano a valutare la conformità e l’idoneità all’impiego dei componenti dei sistemi ferroviari o ad istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari, nonché sugli esperti che possono effettuare le verifiche ai sensi del regolamento RID concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia.

Per quanto riguarda l’implementazione dell’attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria l’Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie (ANSF), si è concretizzata, tra l’altro, con la predisposizione dell’Atto di indirizzo ministeriale, con l’attribuzione delle risorse finanziarie previste per legge, con la predisposizione della relazione annuale, per il Ministro e per il Parlamento, sull’attività svolta e sui risultati raggiunti nel 2009 dall’ANSF, con il supporto per la predisposizione del regolamento per il reclutamento del personale ed, infine, con la predisposizione dell’atto di indirizzo ministeriale per l’anno 2011.

Inoltre nel corso dell’anno 2011 è stato approvato l’esercizio provvisorio riferito al bilancio di previsione per il 2011 ed è stata definita la procedura per l’approvazione da parte del Ministro del bilancio di previsione per il 2012. È stato inoltre approvato il bilancio preventivo finanziario assestato per l’esercizio 2011.

Si è inoltre provveduto al rinnovo degli organi di controllo della ANSF ed è stata attivata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri la procedura per la determinazione dei compensi spettanti agli stessi.

Sempre nel corso dell’anno 2011 sono stati espletati gli adempimenti relativi al definitivo perfezionamento del Contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo strategico – “Miglioramento dei servizi di trasporto” - tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione “Diritto alla mobilità”, al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale” per gli interventi prioritari in materia di trasporto stradale, al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo” per gli interventi prioritari in

materia di trasporto aereo ed al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” per gli interventi prioritari in materia di reti ferroviarie.

Relativamente al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e la Direzioni generali territoriali, è impegnato nel miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, nella regolamentazione e controllo della circolazione stradale, nella sicurezza dei veicoli e nell’erogazione dei servizi all’utenza, per i quali assume un ruolo strategico il Centro Elaborazione Dati Motorizzazione.

Con riferimento al settore del trasporto ferroviario, si ritiene utile richiamare l’attuale assetto delle competenze in materia di sicurezza in capo ai diversi soggetti interessati, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, di recepimento della direttiva comunitaria 2004/49/CE, che ha previsto l’istituzione dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e dell’Organismo investigativo.

In base a tale normativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti detiene il potere di indirizzo e vigilanza nei confronti dell’Agenzia (art. 4, comma 4 d.lgs. 162/07) e svolge indagini sugli incidenti ferroviari, al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza (artt. 18 e 19 del d.lgs. 162/07).

L’Agenzia, autorità preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore. Essa detta i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria, definisce il quadro normativo in materia di sicurezza, emana le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione (art.6, comma 1 e 2 del d.lgs. 162/07); elabora, entro tre anni, un nuovo quadro normativo che tenga conto del progresso tecnico e scientifico e preveda l’assegnazione dei compiti e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati (art. 27, comma 1 del d.lgs. 162/07).

Inoltre, l’Agenzia impedisce ai gestori dell’infrastruttura ed alle imprese ferroviarie direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza; autorizza, ove richiesto, la messa in servizio del materiale rotabile, rilascia e rinnova i certificati di sicurezza necessari alle imprese ferroviarie ed, a regime, rilascerà le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell’infrastruttura.

I Gestori dell’infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e le disposizioni di esercizio nel rispetto del quadro normativo, nonché delle norme tecniche e degli standard di sicurezza definiti dall’Agenzia.

Essi sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano e sono obbligati a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza (art. 5, comma 4, del d.lgs. n.162/07) che garantiscono il controllo di tutti i rischi connessi alla propria attività (compresa la manutenzione e i servizi) e che tengano conto anche dei rischi generati dall’attività di terzi; in particolare, il sistema di gestione della sicurezza dei Gestori dell’infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle norme di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza (art. 13 del d.lgs. 162/07).

Ciascun gestore dell’infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi (art. 8, comma 1, del d.lgs. 162/07), nonché del livello di formazione e delle qualifiche del personale incaricato di attività relative alla sicurezza (art. 17, comma 7, del d.lgs. 162/07).

Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, è responsabile di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle

condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro (art. 8, comma 2, del d.lgs. 162/07).

Rimangono ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, ai compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa (art. 2, comma 3, del d.lgs. n.162/2007).

Nell'ambito dell'attività istituzionale di competenza del Ministero, si illustrano di seguito alcune delle più significative azioni poste in essere nel 2011.

La vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie si è concretizzata, tra l'altro, con l'emanazione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno, con l'attribuzione delle risorse finanziarie previste per legge, con la predisposizione della relazione annuale per il Parlamento sull'attività svolta e sui risultati raggiunti nel 2010 dall'ANSF, con il supporto per la predisposizione del regolamento per il reclutamento del personale ed, infine, con la predisposizione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno 2012.

Inoltre nel corso dell'anno 2011 è stato approvato l'esercizio provvisorio riferito al bilancio di previsione per il 2011 ed è stata definita la procedura per l'approvazione da parte del Ministro del bilancio di previsione per il 2012. E' stato inoltre approvato il bilancio preventivo finanziario assestato per l'esercizio 2011.

Si è inoltre provveduto al rinnovo degli organi di controllo della ANSF ed è stata attivata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri la procedura per la determinazione dei compensi spettanti agli stessi.

Sempre nel corso dell'anno 2011 sono stati espletati gli adempimenti relativi al definitivo perfezionamento del Contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014.

Detto contratto è stato sottoscritto in data 9 giugno 2011 e registrato alla Corte dei Conti in data 11 luglio 2011.

In materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario, sono state valutate e definite diverse istanze di rilascio e/o modifica di licenze d'impresa, è stato redatto il testo del decreto ministeriale "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento dei servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, ai sensi dell'articolo 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99"; è proseguita l'attività istruttoria inerente la predisposizione del decreto attuativo di cui all'articolo 17, comma 11, del d.lgs. 188/09, con il quale "[...] sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20".

Per quanto concerne il Contratto di Servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci per il periodo 2009-2014, nel corso dell'anno 2011 sono proseguiti gli approfondimenti istruttori sullo schema di Contratto con particolare riferimento alle problematiche inerenti la compatibilità dello stesso alla vigente normativa comunitaria.

In materia di sicurezza, interoperabilità e trasporto di merci pericolose, è proseguita l'attività di accreditamento ed audit degli organismi notificati ai sensi del d.lgs n. 191/2010 con il riconoscimento del nuovo Organismo ISARail di Napoli e con il rinnovo della notifica all'Organismo Bureau Veritas Sciro, è stata, inoltre, espletata la vigilanza annuale per gli Organismi Italcertifer e Rina Services.

Sono stati riconosciuti tre nuovi Esperti ai sensi del RID – Sezione 6.8.2.4.6 (per l'esecuzione delle prove sulle cisterne dei carri-cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose per ferrovia) appartenenti alla Società ITALCERT ed è stata effettuata l'attività di vigilanza sugli Esperti RID appartenenti alle Società Bureau Veritas Italia e ITALCERT S.r.l. di Milano.

E' proseguita l'attività del gruppo di lavoro al fine della Predisposizione di uno schema di Decreto per l'armonizzazione della legge 191/74 (Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato - G.U. 24 maggio 1974, n. 134) con il d.lgs. 81/2008 (testo unico sulla tutela della salute dei lavoratori) in attuazione dell'art. 3 del citato d.lgs.

Per quanto riguarda l'attività in ambito RISC (Comitato per la Sicurezza e l'Interoperabilità del Sistema Ferroviario Transeuropeo) in seno alla Commissione Europea si è partecipato al 60°, 61° e 62° Comitato RISC a Bruxelles.

In merito al trasporto merci pericolose per ferrovia sono stati trattati n. 13 accordi multilaterali e ne è stato proposto uno ai Paesi aderenti all'organizzazione OTIF. Sempre con riguardo ai rapporti con l'OTIF si è partecipato al Meeting del 24 agosto 2011, alla 4° sessione del Committee of Technical Expertsal, al Joint Meeting RID/ADR/ADN di settembre 2011, al 15° sessione del working group WG TECH di novembre 2011 e alla 50° sessione del RID Committee of Experts.

E' stato, inoltre, rilasciato il nulla osta tecnico di sicurezza relativo a 8 trasporti ferroviari di combustibile nucleare dall'impianto "Deposito Avogadro" di Saluggia (VC) all'impianto AREVA di La Hague (Francia).

E' stata curata la revisione linguistica della STI Energia, della STI Locomotive & Passeggeri convenzionale e della STI Controllo-Comando e segnalamento AV e convenzionale.

Nell'ambito delle Direttive comunitarie si è provveduto alla predisposizione di uno schema di decreto di attuazione dell'articolo 3 comma 1 del d.lgs. 24 marzo 2011 n° 43 per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei Soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci.

E' stato predisposto lo schema del decreto ministeriale di recepimento della Direttiva 2011/18/UE.

E' stato, inoltre, predisposto lo schema di Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze per la determinazione delle tariffe degli Organismi Notificati in attuazione dell'articolo 31 del Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 di recepimento della direttiva 2008/57/CE;

E' stato predisposto lo schema di Regolamento di Armonizzazione alla normativa comunitaria del D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459 - in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.

E' stata inoltre tenuta una corrispondenza costante con l'ANSF per definire tutte le attività amministrative idonee ad assicurare all'ANSF di acquisire completa autonomia gestionale. In particolare sono state avviate e, per alcuni aspetti, anche evase, le procedure relative all'identificazione del patrimonio immobiliare, per definizione dei rapporti finanziari tra l'ANSF e i propri revisori dei conti, per il gratuito patrocinio da parte dell'Avvocatura dello Stato, per la determinazione delle tariffe per i servizi espletati, per la normalizzazione dei rapporti tra ANSF e Ferrovie dello Stato S.p.A.

E' stata, altresì, svolta un'attività di verifica e monitoraggio delle attività amministrative e contabili del Comitato bilaterale di amministrazione del fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione di alcune società del Gruppo FS., ai sensi dell'art. 59 comma 6 della legge 27/12/1997, n. 449. A tal proposito sono state redatte le relazioni al

Parlamento sulla gestione contabile del suddetto Fondo e la corrispondenza col medesimo per il corretto funzionamento.

Sono stati istruiti alcuni ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica sia in materia di servizi ferroviari, sia in materia di infrastruttura ferroviaria e predisposti atti di corrispondenza istituzionale sull'attività di vigilanza sulle imprese ferroviarie, in particolare sono stati redatti ed evasi atti concernenti la definizione dei procedimenti innanzi a tutti gli organi giudiziari e a innumerevoli enti locali.

Sono state svolte verifiche, indagini e definizione di 35 atti di sindacato parlamentare concernenti adempimenti istituzionali in ambito delle attività di vigilanza su ANSF e FS SpA ed espletati numerosi atti di competenza del Dipartimento delle Infrastrutture Ferroviarie riguardanti le Conferenze di servizi per l'Alta Velocità.

In materia di servizi di trasporto ferroviario passeggeri e merci sono state espletate le attività in adempimento alla normativa vigente sia in ambito di libero mercato, sia di servizi c.d. di utilità sociale .

Nel corso del 2011 sono stati espletati gli adempimenti relativi al definitivo perfezionamento del Contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014 – vigente in virtù della clausola di continuità (in base alla quale è prorogata l'efficacia del contratto fino alla stipula del successivo) . Detto contratto è stato sottoscritto in data 9 giugno 2011 e registrato alla Corte dei Conti in data 28 settembre 2011.

Il ritardato perfezionamento del Contratto di servizio ha comportato il differimento dei termini relativi a taluni adempimenti contrattuali e nel corso del 2011 sono stati avviati gli adempimenti relativi all'aggiornamento del contratto ai fini della rimodulazione dell'offerta per il secondo periodo contrattuale 2012- 2014 mediante emanazione di apposito atto aggiuntivo che, ove necessario, riveda l'offerta e le condizioni di equilibrio economico-finanziario per detto periodo.

Si è proceduto, da un lato, alla verifica con il competente Ministero dell'Economia della quantificazione dell'ammontare delle risorse, che consentiranno di garantire le condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto stesso, e dall'altro di addivenire ad un'intesa sulla rimodulazione dei servizi, compatibilmente con il vincolo della perimetrazione dei servizi di utilità sociale. In particolare a conclusione di un lungo confronto con Trenitalia è stata concertata la proposta di rimodulazione dell'offerta, formulata a seguito di un significativo calo del carico medio che ha generato perdite stimate per il 2011 di circa 115 milioni di euro. La nuova offerta assicura il servizio sulle direttive Nord- Sud del Paese con la previsione di hub a Roma e Bologna, con proseguimento del viaggio in AV usufruendo di una speciale tariffa, riservata agli utenti che provengono dalle regioni meridionali d'Italia, e che non comporta nessuna sostanziale variazione rispetto al costo attualmente sostenuto dagli utenti del servizio notte tradizionale, con un indubbio vantaggio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza che possono adeguatamente ritenersi compensativi dei disagi legati alla rottura di carico. Detto sistema di feeling-defeeding sull'offerta diurna ad alta qualità e con un maggior comfort e velocità attraverso le prosecuzioni diurne con il sistema delle "frecce" e degli hub a Roma e Bologna a parità di tariffa e senza alterazione dei tempi di percorrenza ovvero con una riduzione dei tempi di viaggio assicurerà i collegamenti originari con una sostanziale parità dei livelli tariffari.

Con cadenza trimestrale Trenitalia ha provveduto a trasmettere la relazione contenente i dati aggregati e di dettaglio relativi al servizio erogato nel periodo di riferimento necessari all'espletamento delle attività di monitoraggio sulla qualità attesa dei servizi di trasporto erogati, che sono stati alla base anche dell'attività di verifica del rispetto degli obblighi contrattuali. Il monitoraggio sulla qualità dei collegamenti ferroviari ha registrato fortemente l'impatto che l'incendio della stazione Tiburtina, avvenuto in data 24 luglio 2011, ha prodotto sul sistema

ferroviario nazionale soprattutto per gli indicatori monitorati quali la puntualità e la regolarità (in quanto solo le cause di forza maggiore non sono imputabili al sistema FS). Tale circostanza ha comportato anche a soppressioni, limitazioni e cambi dell'offerta ferroviaria da parte di Trenitalia anche per quanto riguarda alcuni collegamenti ricompresi in CdS passeggeri. Questa Direzione Generale ha contestato la modifica operata da Trenitalia per inadempimento contrattuale e si è in attesa delle controdeduzioni della Società. Per tutte le altre rimodulazioni dell'offerta sopravvenute nel corso dell'anno 2011, proposte da Trenitalia, anche su sollecitazioni provenienti dal territorio e dalle istituzioni locali, questa Direzione ha verificato il rispetto dei vincoli relativi al perimetro dei servizi di utilità sociale di cui alla delibera CIPE n. 122 del 17 dicembre 2009, e che dette modifiche non comportassero aggravio di oneri, bensì fossero compensazioni ad offerta invariata in termini di Treni-km, così come determinata nel corrispettivo periodo contrattuale.

Per quanto concerne i trasporti ferroviari prestati nelle Regioni a statuto speciale di Valle d'Aosta, Sardegna, e Sicilia, nelle Province autonome di Trento e Bolzano, il relativo contratto di servizio pubblico 2009-2010, che include anche i servizi transfrontalieri prestati nelle Regioni di Piemonte e Lombardia ed esteso ai servizi interregionali "indivisi", e che ha natura ricognitiva per il 2009, è stato trasmesso per le necessarie valutazioni ai competenti Uffici del Ministero dell'Economia e delle Finanze per il successivo inoltro al CIPE. Allo scopo di regolare l'eventualità, poi verificatasi, del proseguimento del rapporto contrattuale con lo Stato, nel caso in cui alla scadenza del contratto non si fosse attuato il trasferimento di competenze alle Regioni sui servizi oggetto del contratto, sono state avviati gli adempimenti necessari per la necessaria copertura dei servizi da erogare se alla scadenza del contratto, qualora non si sia verificato il trasferimento delle competenze sui servizi oggetto del Contratto stesso, per far sì che la Società prosegua nell'erogazione dei servizi per l'anno 2011 e per le successive tre annualità. In tale ipotesi dovrà essere definito, con apposito atto aggiuntivo, il livello di offerta dei servizi da erogare in ciascuna Regione e i relativi corrispettivi aggiornati in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data. In particolare per la Regione Valle D'Aosta, considerata la mancata attribuzione delle competenze a causa del ritardato perfezionamento dell'accordo di programma, si è provveduto ad attivare il MEF per la definizione dello stanziamento aggiornato quale corrispettivo per i servizi in corso di svolgimento nel corrente anno.

Nell'ambito del procedimento di attuazione del Regolamento 1371/2007 del Parlamento e del Consiglio europeo del 23 ottobre 2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e che introduce nuovi diritti ed obblighi per i passeggeri nel trasporto ferroviario, prevedendo oneri informativi a favore dei passeggeri e diritti specifici in occasione di ritardi, soppressioni di treni e mancate coincidenze, è stato adottato il testo definitivo del decreto legislativo attuativo dell'articolo 30 e 32 del regolamento ed approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 16 giugno 2011. Detta norma di attuazione del Regolamento 1371 deputata ad individuare, in Italia, l'organismo di controllo ai sensi dell'articolo 30 cui verranno attribuite le specifiche competenze in materia di interventi sanzionatori per la tutela dei diritti e obblighi dei passeggeri, è stato poi successivamente oggetto di rilievi da parte sia del Dipartimento delle politiche comunitarie sia della Ragioneria generale in quanto non sembrerebbe possedere il requisito di indipendenza richiesto. L'articolato, inoltre, che è stato per ultimo esaminato dalle Commissioni parlamentari II e IX non ha riscontrato l'unanimità dei pareri favorevoli in quanto l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha segnalato al Parlamento ed al Governo di considerarsi l'organo naturalmente deputato a garantire l'applicazione del più volte citato Regolamento, mentre la Conferenza Stato-Regioni ha espresso parere negativo per la modalità di ripartizione delle risorse derivanti dalle sanzioni. A fronte di questi rilievi e tavoli tecnici con il Dipartimento politiche Comunitarie e Conferenza Stato Regioni, questa Direzione ha provveduto a predisporre memorie di riscontro per ogni rilievo formulato e note di aggiornamento alla Commissione Europea che in materia ha istituito il Gruppo di studio dei NEB National Enforcement Body (organismi nazionali di attuazione del Regolamento europeo 1371).

Nell'ambito dell'attività di sindacato ispettivo, e di controllo da parte del Parlamento, si segnala l'accresciuto impegno di questa Direzione a fornire gli elementi di risposta degli atti parlamentari presentati e discussi in occasione dei cambi di offerta che sono sopravvenuti nel corso dell'anno e particolarmente con il nuovo orario entrato in vigore a dicembre 2011.

Per quanto concerne il contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci per il periodo 2009-2014, nel corso dell'anno 2011 sono proseguiti gli approfondimenti istruttori sullo schema di Contratto con particolare riferimento alle problematiche inerenti la compatibilità dello stesso alla vigente normativa comunitaria una volta concluso il periodo transitorio. Inoltre si è provveduto agli adempimenti di competenza a seguito delle osservazioni formulate dalla Ragioneria Generale dello Stato e delle conseguenti modifiche apportate dal Dipartimento del Tesoro con nota n. 79903 del 12.10.2011.

Riguardo alle attività riferite all'erogazione di incentivi e contributi ex articolo 38 commi 5, 6 e 7 della legge 1° agosto 2002 n. 166 relativamente al trasporto combinato di merci per ferrovia, nel corso dell'anno 2011 è stato effettuato il controllo delle rendicontazioni e, alle Società ammesse a contributo che ne hanno fatto richiesta, sono state restituite le fideiussioni scadute.

Con riferimento al comma 7 della L. 166/2002, è stato emanato (e poi inviato alla RGS per l'approvazione e quindi comunicato a Cassa Depositi e Prestiti) l'ultimo decreto di riconoscimento degli incentivi per i trenixkm effettuati.

Sono state eseguite le opportune verifiche sulle rendicontazioni inviate dalle società ammesse al contributo (L. n. 166/2002, art. 38, co. 6), al fine di verificare il possesso dei beni ammessi a contributo e il loro utilizzo. Detto controllo è stato condotto su n. 80 rendicontazioni.

E' stata effettuata la ricognizione delle società ammesse al contributo ed è stata preparata la lista di distribuzione della richiesta (via e-mail) di consuntivazione dell'effettivo utilizzo dei beni per i quali è stato emesso il decreto di riconoscimento dei contributi, con specifica richiesta alle società ammesse ai benefici della legge 166/2002.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio sull'utilizzo dei beni per i quali le Società sono state ammesse al contributo, sono emerse criticità riferite a società in stato di fallimento, è stato effettuato l'atto di insinuazione nel passivo fallimentare delle società ed è stata attivata la procedura di escusione della fideiussione presso le Assicurazioni o Banche.

Sono state implementate le attività di definizione di un sistema di comunicazione informatizzato, al fine di poter avere la possibilità di controllo sulle somme erogate da Cassa depositi e prestiti SPA.

Con riferimento al servizio sperimentale AFA (AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA) è stata condotta l'attività istruttoria relativa al monitoraggio dell'Accordo per l'anno 2010 e alla predisposizione dell'Accordo di programma per l'anno 2011. Con riferimento all'accordo di programma AFA per l'anno 2010, sottoscritto in data 12.10.2010 e approvato con decreto 3063 del 22.10.2010 registrato alla Corte dei Conti in data 7.12.2010 (registro 10, foglio 69), nel corso dell'anno 2011 è stata esaminata la rendicontazione pervenuta relativamente all'anno 2010 (allegata alla nota di Trenitalia n. 36800 del 13.10.2010), la Rendicontazione ambientale (allegata alla nota di Trenitalia n. 39880 del 4.11.2010) elaborata da Trenitalia secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e la rendicontazione certificata (2010) trasmessa con nota di Trenitalia n. 32385 del 29.7.2011 (prot. MIT 2077 del 5.8.2011).

Esaminata tutta la documentazione pervenuta, dopo le necessarie riunioni con il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, si è proceduto al riconoscimento delle somme spettanti a Trenitalia anche previo confronto con la quota parte di contributo riconosciuto dallo Stato francese. La procedura di riconoscimento del contributo si è conclusa con l'emissione del Decreto n. 50 del 24.11.2011 che ha autorizzato il pagamento delle somme (impegnate con decreto

n. 101161 del 20.12.2010) spettanti per il 2010 a Trenitalia relative al servizio sperimentale di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA).

L'attività di definizione del budget e dei presupposti per l'Accordo 2011 è stata affiancata dalla richiesta dei fondi con opportune note al Gabinetto del Ministro. I fondi sono stati assegnati con D.L. n. 98 del 6.7.2011 (art 32, co. 9).

Quindi, a seguito dei necessari scambi di note, dopo aver condiviso il budget per l'anno 2011, in data 20 ottobre 2011 è stato sottoscritto l'Accordo AFA per l'anno 2011 approvato, poi, con decreto n. 37 del 28.10.2011 e successivamente è stata impegnata la somma a copertura dell'accordo di cui sopra.

Nel corso del 2011 intense sono state le attività finalizzate alla procedura di gara per l'affidamento del servizio italo-francese di ferrouage denominato Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), in attuazione delle intese intercorse tra i Ministri italiano e francese (nel MoU del 24 febbraio 2009 e nell'Accordo internazionale di Lussemburgo del 9 ottobre 2009). L'attività ha comportato molteplici riunioni (a Roma e a Parigi) con la delegazione francese, telefonate e videoconferenze del Gruppo di lavoro.

Con riferimento alle attività connesse con la definizione dell'Accordo AFA per l'anno 2012, nel corso dell'ultimo periodo dell'anno, è stata attivata la procedura di notifica alla Commissione europea dell'aiuto di Stato necessario per sostenere l'Accordo stesso. Tale procedura si attua attraverso la definizione del dossier di notifica in forma elettronica mediante il sistema S.A.N.I. (State Aid Notification Interactive).

Nel corso del mese di novembre 2011 è stata esaminata la rendicontazione di Trenitalia relativa ai primi tre trimestri dell'anno 2011 e si è proceduto, poi, all'emissione del decreto di pagamento dei primi tre trimestri dell'anno 2011 (decreto n. 50 del 24.11.2011).

Liberalizzazione del trasporto ferroviario

In materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario, a conclusione dei relativi procedimenti istruttori, nel corso del 2011, sono stati emanati decreti di sospensione, di revoca, di conferma, di riesame, di conversione e di rilascio di licenza ferroviaria.

Sono state espletate le procedure propedeutiche per la registrazione del Decreto Ministeriale n.36 del 2 febbraio 2011, in attuazione a quanto disposto dall'art. 58 della Legge n. 99 del 2009 avente per oggetto: "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale ai sensi dell'articolo 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99", che hanno portato alla pubblicazione del decreto stesso sulla G.U. n. 80 del 7 aprile 2011.

E' proseguita l'attività istruttoria inerente la predisposizione del decreto attuativo di cui all'articolo 17, comma 11 del D.Lgs 188/2003 con il quale "[..] sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20"

Sono stati espletati gli adempimenti di competenza di questa Direzione richiesti dal TAR nell'ambito dei quattro ricorsi in merito a "computi canone di accesso all'infrastruttura- sconto K2" (RG 8186/07, 8872/07, 9827/07, 9264/07 e 8909/07)

E' proseguita l'attività di monitoraggio prevista dal DM 307/2009 esplicitata attraverso atti, relazioni e riunioni con l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari ed il Gestore dell'Infrastruttura RFI (nella fattispecie in occasione dell'aggiornamento del Prospetto informativo della rete – edizione Dicembre 2010)

La Direzione generale ha partecipato a riunioni internazionali fra executive board dei corridoi ERTMS merci A e B e del Consiglio Europeo per la fase preparatoria del Recast primo pacchetto per la stesura delle nuove direttive di settore ferroviario.

Si è, inoltre, collaborato con le Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio in merito alle problematiche inerenti 3 procedure di infrazione: infrazione sul difforme recepimento del primo pacchetto ferroviario; SA_32179 infrazione aiuti di stato a Trenitalia (direttiva Berlusconi); SA32953 seconda infrazione aiuti di stato a Trenitalia (contratto di servizio merci). Si sta inoltre collaborando anche nel fornire gli elementi di risposta al pilot di una ulteriore infrazione (Pilot 2465) sulla separazione contabile di FS.

- ✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo**
- ✓ **Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse**
- ✓ **Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipui compiti istituzionali**
- ✓ **Gestione del settore concernente il personale marittimo**

I quattro obiettivi strategici suindicati sono inerenti ad un unico programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, che rientra nella missione”Ordine pubblico e sicurezza”, la cui attuazione, nell’ambito di questo Ministero, è di competenza esclusiva del Comando generale del Corpo delle Capitanerie, Corpo della Marina Militare, dipendente organicamente dal Ministero della difesa e funzionalmente da diverse Amministrazioni, tra le quali è ricompreso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I compiti principali di detto Corpo possono essere ricondotti fondamentalmente a tre finalità: la sicurezza marittima, il soccorso della vita umana in mare, la polizia marittima.

Di seguito si sintetizzano i principali risultati raggiunti per ciascuno dei predetti obiettivi strategici.

Le riconosciute peculiarità che contraddistinguono le attività svolte dal Corpo, tutte ricondotte alla Missione “Ordine pubblico e sicurezza” ed incluse nel Programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, hanno consentito di beneficiare della non applicabilità del comma 7 dell’art. 1 della legge n. 266/05 (finanziaria 2006), che ha fissato le assunzioni mensili di impegni di spesa per importi non superiori ad un dodicesimo della somma stanziata per ciascuna unità di voto, ma molte altre prescrizioni di contenimento della spesa pubblica hanno, di fatto, condizionato il regolare svolgimento della gestione 2011. Si cita, ad esempio, il comma 2 dell’art. 9 della legge n. 102/09 che ha introdotto l’obbligo, per il funzionario che adotta provvedimenti che comportano impegni di spesa, di accertare preventivamente la compatibilità dei discendenti pagamenti con i relativi stanziamenti di bilancio. Ciò, non appare facilmente conciliabile in un contesto dove, spesso, le spese scaturiscono da attività connesse a situazioni di emergenza e operazioni di soccorso.

In via generale, le maggiori difficoltà sono riconducibili, essenzialmente, alle insufficienti risorse assegnate in bilancio per il “funzionamento”. La situazione fortemente deficitaria si è determinata a seguito dell’emanazione, a partire dal 2008, di numerosi provvedimenti legislativi in materia di contenimento della spesa pubblica che, nel tempo, hanno portato ad una riduzione del 30% delle assegnazioni, alle Capitanerie di porto, per le spese afferenti i consumi intermedi (categoria economica 2). Da ultimo, si cita il decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito in legge 14 settembre 2011, n. 148, recante “Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo”.

Nel 2011, comunque, il Corpo è riuscito ad assicurare l’espletamento dei propri servizi grazie, soprattutto, ad un rifinanziamento del “Fondo per le spese di funzionamento”, da tempo richiesto ed effettivamente intervenuto nell’imminenza della scorsa stagione estiva. L’attribuzione di tale fondo (di parte corrente) risale alla legge n. 127/07 (di conversione del decreto-legge 2 luglio 2007, n. 81),

che riconosceva l'esigenza di destinare maggiori finanziamenti per l'espletamento delle attività tecnico-operative delle Capitanerie di porto – Guardia costiera. Il predetto fondo, in seguito non più finanziato dal 2009, proprio in corso dell'esercizio in esame ha avuto un nuovo stanziamento per il triennio 2011-2013 (rispettivamente per 14,8, per 9,6 e per 6,6 milioni di euro), dall'articolo 2, comma 6-ter del decreto legge 29 dicembre 2010, n. 225 convertito con modificazioni nella legge 26 febbraio 2011, n. 10.

Il trend delle riduzioni apportate alle risorse del Corpo, in particolare con riferimento ai citati consumi intermedi, è chiaramente evidenziato nei seguenti grafici che riportano le serie storiche ricavabili dai bilanci dell'ultimo quadriennio delle Capitanerie di porto, distintamente per natura economica e per macroaggregati. In particolare, nella Tabella 1, di seguito esposta, è illustrata la dotazione finanziaria iniziale per principali categorie economiche di spesa, avuta in bilancio negli ultimi quattro anni. Dal confronto si evince l'accennata progressiva diminuzione.

Le categorie rappresentate riguardano:

- spese di personale: comprendenti, oltre a tutti i capitoli riferiti al trattamento economico, anche tutti gli altri aventi codice economico 1 o 3, come quello per l'approvvigionamento di viveri e vestiario per il personale militare;
- spese per consumi intermedi: concernenti tutti i capitoli riferiti alla gestione, all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria degli uffici, dei mezzi e delle attrezzature (tutti aventi codice economico 2);
- spese per investimenti: relative ai capitoli in conto capitale (tutti aventi codice economico 21);
- altre spese: dove sono stati ricondotti i residuali capitoli concernenti il fondo scorta, gli interventi, gli oneri comuni di parte corrente (codici economici 4, 7, 10, 12).

Tabella 1

Anno di riferimento	Spese di personale	Spese per consumi intermedi	Spese per investimenti	Altre spese
2009	527.270	46.490	66.450	13.390
2010	556.100	52.500	87.090	14.710
2011	562.030	42.620	107.440	14.450
2012	604.150	32.030	68.230	17.130

(importi espressi in migliaia di euro)

Si fa notare, al riguardo, che per l'annualità 2012 il trend negativo è attenuato dal rifinanziamento del fondo di funzionamento che, peraltro, rispetto all'iniziale previsione per il 2012, ha subito la riduzione a 8,6 milioni di euro. Sempre per l'anno 2012, si evidenzia, inoltre, il drastico calo delle risorse destinate agli investimenti, diminuite di oltre un terzo rispetto al precedente esercizio finanziario.

Costantemente in crescita, invece, è lo stanziamento complessivo riferito alle retribuzioni del personale ed agli oneri previdenziali ed assistenziali connessi. Ciò si giustifica, soprattutto, nella progressiva sostituzione del personale di leva, avviata con la legge 14 novembre 2000, n. 331 recante "Norme per l'istituzione del servizio militare professionale", con altrettanto personale volontario che, tra l'altro, percepisce una diversa retribuzione.

L'incremento sulla categoria XXI (investimenti), registrato nel 2011, è dovuto principalmente ad un intervento legislativo (legge n. 166/2009), di attuazione di direttive comunitarie in materia di monitoraggio del traffico navale e vigilanza sulle attività di pesca marittima, che ha previsto uno stanziamento pluriennale finalizzato allo sviluppo della componente aeronavale del Corpo ed allo

sviluppo dei sistemi di comunicazione. Tale piano pluriennale, già dal 2012, subisce l'effetto di nuovi tagli, come meglio evidenziato in seguito.

La prossima Tabella 1.1 illustra la percentuale di incidenza della categoria di spesa sul totale dello stanziamento di bilancio (anni 2009/2012): anche in questo caso si nota come diminuiscano sensibilmente, nel corrente esercizio, le percentuali di incidenza delle spese per consumi intermedi e per investimenti.

Tabella 1.1

Anno di riferimento	Spese di personale	Spese per consumi intermedi	Spese per investimenti	Altro
2009	80,67%	7,11%	10,17%	2,05%
2010	78,28%	7,39%	12,26%	2,07%
2011	77,36%	5,87%	14,78%	1,99%
2012	83,74%	4,44%	9,45%	2,37%

Con riferimento ai quattro macroaggregati presenti in bilancio, come rappresentato nella Tabella 2 che segue, lo stanziamento iniziale delle Capitanerie di porto, nell'ultimo quadriennio, ha avuto un andamento, in crescita o diminuzione, abbastanza costante ma con delle particolarità.

Tabella 2

Macroaggregati	ANNO 2009	ANNO 2010	ANNO 2011	ANNO 2012
Funzionamento	579.674	613.992	624.723	641.570
Interventi	41	1.748	1.596	4.172
Oneri comuni di parte corrente	7.441	7.580	7.580	7.580
Investimenti	66.452	87.092	107.445	68.236

(importi espressi in migliaia di euro)

- Nel dettaglio, si può valutare:
- un costante incremento del macroaggregato funzionamento, dovuto ai già accennati maggiori oneri per la professionalizzazione del personale, che, al suo interno, nasconde i tagli più o meno sensibili operati alle spese riferite ai consumi intermedi;
- un cospicuo aumento, a partire dall'anno 2010 e ancor più nel 2012, del macroaggregato "interventi", dovuto all'incremento dello stanziamento del capitolo di bilancio per le spese destinate al sostegno per l'alta formazione professionale del personale marittimo relativamente anche al settore della nautica da diporto (capitolo 2246 – categoria trasferimenti);
- una netta contrazione, per l'esercizio 2012, della dotazione del macroaggregato "investimenti" (con trend in crescita nel triennio precedente), determinatasi a seguito delle notevoli riduzioni operate dal decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito in legge 14 settembre 2011, n. 148.
- La seguente Tabella 2.1 illustra la percentuale di incidenza di ogni macroaggregato, sul totale dello stanziamento avuto in bilancio nello stesso quadriennio: è evidente come,

nell'esercizio finanziario in corso, si inverta decisamente il trend positivo dell'incidenza percentuale del macroaggregato "investimenti" che si registrava dal 2009.

Tabella 2.1

Anno di riferimento	Funzionamento	Interventi	Oneri comuni di parte corrente	Investimenti
2009	88,68%	0,01%	1,14%	10,17%
2010	86,43%	0,24%	1,07%	12,26%
2011	84,28%	0,21%	1,02%	14,49%
2012	88,91%	0,58%	1,05%	9,46%

Per quel che concerne, invero, le assegnazioni di competenza, in sede di proposte di bilancio e di legge di stabilità 2011 è stato illustrato, per tutte le spese riferite al funzionamento (escluse, quindi, le spese per la retribuzione del personale e gli investimenti), un fabbisogno complessivo di circa 95 milioni di euro, per poter fronteggiare tutte le situazioni di carattere tecnico-operativo istituzionali. L'esigenza in questione è stata opportunamente ed ampiamente motivata in sede di nota integrativa al citato bilancio ed anche in sede di predisposizione del budget economico, con l'esposizione dei programmi d'azione che si intendevano attuare ed i relativi indicatori di risultato. Al riguardo, sono stati però concessi soltanto 55 milioni di euro, al netto degli ultimi accantonamenti intervenuti.

Anche in questa occasione, pertanto, le note illustrate degli obiettivi che si intendevano perseguire per concorrere alle scelte programmatiche di politica economica, non hanno contribuito, secondo il modello teorico previsto, ad unire il processo di formazione del bilancio dello Stato al processo di pianificazione strategica. La prassi operativa, infatti, ha prevalso ancora una volta colpendo in modo indiscriminato e guardando alla tipologia della spesa piuttosto che alla sua finalità.

Tutto quanto sopra, unitamente ai noti e sostenuti aumenti del costo dei beni e dei servizi, ha creato, come già accennato, un deficit budgetario di circa 40 milioni di euro che, in corso di gestione, per l'espletamento delle attività programmate e oculatamente valutate, ha comportato, laddove e per quanto possibile, numerose variazioni compensative operate all'interno del C.d.R. e reiterate istanze volte a colmare tale insufficienza finanziaria. In esito a queste ultime, sono stati concessi soltanto 12 milioni di euro (contro i 42,3 milioni chiesti) con prelevamenti dal fondo per le spese impreviste. Ulteriori difficoltà di gestione si sono verificate in ordine alle seguenti problematiche:

- spese obbligatorie: nonostante le tempestive richieste di prelevamento dal fondo per le spese obbligatorie, concernenti soprattutto il pagamento di equo-indennizzi e risarcimenti al personale, ben 144 mila euro sono stati concessi dopo il 5 dicembre 2011, con conseguente formazione di residui nell'E.F. successivo;
- debiti pregressi: il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, titolare della materia sulla sicurezza della navigazione marittima, rende gli obbligatori servizi radio-marittimi ai navigatori servendosi della Telecom S.p.A. alla quale, come da contratto all'uopo stipulato, è dovuto un compenso per tale servizio quotidianamente svolto. I fondi appositamente stanziati in bilancio, da tempo, non risultano più sufficienti ed hanno determinato un debito che, fino al 31 dicembre 2010, è stato saldato mediante prelevamento dal Fondo per i debiti pregressi. Tuttavia, con riferimento all'anno 2011, continua a sussistere, nei confronti della predetta Società, una situazione debitoria per un importo di circa 6,6 milioni di euro;
- impegni pluriennali: la legge finanziaria 2008 ha autorizzato un contributo quadriennale (2008–2011) per lo sviluppo e l'adeguamento della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del Corpo, peraltro inizialmente ridotto in attuazione dei decreti legge n. 112/2008 e n. 180/2008, in ragione del quale si è provveduto alla stipula di contratti, per un

importo complessivo pari all'entità del contributo, come ridotto dai citati decreti. Nonostante l'assunzione di tali impegni, regolarmente registrati presso l'Ufficio centrale di bilancio del Ministero e la Corte dei Conti, la legge n. 78/2010 e la legge di stabilità 2011 hanno stabilito una ulteriore riduzione del contributo che, di fatto, non consentirà all'Amministrazione l'adempimento delle obbligazioni giuridiche a suo tempo perfezionate;

- costi della Forza Armata: lo status giuridico di militare implica un imprescindibile percorso formativo e addestrativo (iniziale e di aggiornamento) che viene svolto presso i vari Istituti di formazione della Marina Militare. Inoltre, presso le strutture sanitarie di quella Forza Armata, il personale militare del Corpo è sottoposto alle obbligatorie visite periodiche ed ai previsti accertamenti medici di idoneità al servizio. Per far fronte ai corrispondenti oneri, annualmente sono stanziate, nei pertinenti capitoli di bilancio di questo C.d.R., risorse che hanno subito, negli ultimi anni, riduzioni tali da creare un debito, nei confronti della Marina Militare, valutato al 31 dicembre 2011 in circa 12,4 milioni di euro;
- fondo scorta: la legge 6 agosto 1954, n. 721, allo scopo di provvedere alle momentanee defezienze di fondi presso le Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, istituì il c.d. "fondo scorta" che, con legge 11 aprile 1989, n. 133, passò su apposita contabilità speciale istituita presso ciascuna competente Sezione di Tesoreria provinciale dello Stato, per renderne più snella la procedura d'utilizzo. Attualmente, l'assegnazione in bilancio figura sul capitolo 2121 "Anticipazioni alle Capitanerie di porto per sopperire alle momentanee defezienze di cassa", che possiede la caratteristica di "rimodulabilità". Ciò, comportando possibili riduzioni anche in corso di gestione, come avvenuto a seguito dei diversi interventi normativi finalizzati al contenimento della spesa pubblica, non assicura, di fatto, ai Funzionari Delegati, quella certezza di liquidità finanziaria per la quale il fondo fu istituito, ostacolando non poco l'attività operativa e d'emergenza dei Comandi periferici. Sarebbe auspicabile, dunque, l'eliminazione di tale caratteristica, atteso, altresì, che il fondo in questione rappresenta una "partita di giro" che non comporta una effettiva spesa per l'Amministrazione che, a fine esercizio, incamera nuovamente e comunque l'intera somma stanziata col bilancio di previsione.

Tutto ciò, lascia facilmente immaginare le difficoltà che il Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera abbia dovuto affrontare per mantenere, con poco più di 40 milioni di euro inizialmente utili, un'organizzazione altamente operativa ed efficiente costituita da 11.000 militari (uomini e donne), con 300 uffici periferici (tra Capitanerie di porto, Uffici minori e altri Comandi operativi) distribuiti sugli 8.000 chilometri di costa da controllare, e con 582 unità navali (306 motovedette e 276 mezzi minori) e 22 mezzi aerei (8 aerei e 14 elicotteri), che perlustrano quotidianamente i 155.000 Kmq di mare territoriale. Il tutto, per garantire all'utenza del mare e, più in generale, alla collettività, i novellati incomprimibili servizi istituzionali.

Va da sé, che l'unica possibilità per scongiurare l'inevitabile interruzione degli stessi, con riflessi negativi anche dal punto di vista economico per il settore marittimo, è quella di poter disporre in via strutturale del fondo di funzionamento, con uno stanziamento di almeno 20 milioni di euro annui, la cui attuale mancanza incide pesantemente sul bilancio del Corpo.

Infine, l'attività tecnico-amministrativa svolta presso i Comandi periferici del Corpo e le operazioni di polizia giudiziaria effettuate in mare e sul territorio, hanno comportato, per l'erario, le entrate descritte nella successiva Tabella 4, aggiornata all'ultimo triennio. Si evidenzia che, fino al 2010, l'importo riscosso per sanzioni amministrative (punto 3) è stato rilevato all'interno della voce generica "altre entrate" (punto 4).

	ANNO 2009	ANNO 2010	ANNO 2011
1. Tasse ed imposte	93.851	95.299	83.168
2. Tariffe e canoni	330	304	332
3. Sanzioni amministrative	-	-	1.041
4. Altre entrate	4.885	3.779	2.531

(importi espressi in migliaia di euro)

Nell'ambito della priorità politica "Sicurezza", il Sig. Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato, al Corpo, 4 obiettivi strategici (specificati ai successivi punti da A a D) articolati negli 11 obiettivi operativi progressivamente numerati.

Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d'azione) dalle quali, "a cascata", discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale (Responsabile del C.d.R.) ha assegnato con Circolare del 21 gennaio 2011 (prot. n.10.05.02.5875) agli Uffici periferici del Corpo e, per gli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale, ai Reparti ed Uffici del Comando Generale.

Le attività svolte in ordine ai suddetti obiettivi - preordinati al programma di bilancio "Sicurezza e controllo in mare, nei porti e sulle coste" che concorre alla missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza" - ed i risultati per ciascuno conseguiti, sono di seguito riportati, con le valutazioni operate in ragione degli indicatori di risultato predeterminati sia in sede di nota integrativa al bilancio 2011, sia in sede di programmazione strategica.

Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo

In relazione al prioritario obiettivo di assicurare efficienza e prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare, nell'ambito dell'organizzazione definita dalla Convenzione di Amburgo 1979, sono state poste in essere, con riferimento alle previste fasi operative ed in funzione dei fondi disponibili, tutte le iniziative possibili volte a:

- manutenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio, anche al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo;

Inoltre, per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale dedicato al delicato settore, sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e pure a livello internazionale con il coordinamento della Centrale operativa del Comando Generale, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.

Complessivamente si registrano 5.865 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali (9.858 nel 2010 e 11.739 nel 2009) che, seppur notevolmente ridimensionate rispetto al passato, configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno, anch'esso opportunamente contenuto (3.500). Il personale militare appositamente specializzato per l'impiego nei vari settori tecnico-operativi è stato, nell'anno, di 620 unità, come previsto nella direttiva ministeriale.

L'esame degli indici di efficacia monitorati dal controllo di gestione, relativamente alla fase concernente la disponibilità operativa dei mezzi aeronavali e terrestri della Guardia costiera, fa registrare i seguenti dati definitivi:

mezzi navali: obiettivo realizzato 310 giorni di disponibilità operativa (prefissato 284 giorni). Nel 2010, l'obiettivo realizzato fu di 308 giorni;

mezzi aerei: obiettivo realizzato 175 giorni di disponibilità operativa (prefissato 290 giorni). Nell'esercizio precedente, l'obiettivo realizzato fu di 199 giorni;

mezzi terrestri: obiettivo realizzato 358 giorni di disponibilità operativa (prefissato 347 giorni). Nel 2010, l'obiettivo realizzato fu di 252 giorni;

Quanto sopra, mette in evidenza che, in assenza di idonee risorse finanziarie destinate all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria dei mezzi operativi della Guardia Costiera, si è dovuto privilegiare il mantenimento in efficienza e l'esercizio dei mezzi navali, più coinvolti nelle emergenze in mare, e di quelli terrestri, sacrificando la componente aerea, tra l'altro più onerosa, che ha visto un forzato periodo di indisponibilità per il quale non è stato possibile il raggiungimento dell'obiettivo predeterminato. Dal punto di vista prettamente operativo, nel periodo in esame, la gestione delle sale operative delle Capitanerie di porto e degli uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C. – Maritime Rescue Sub Center – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha fatto complessivamente registrare:

- operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate (3.943 nel 2010);
- missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.173 nel 2010);
- 7.259 persone soccorse e/o assistite (6.988 nel 2010);
- 2.420 unità da traffico, pesca e diporto soccorse e assistite (2.202 nel 2010);
- 115.593 miglia percorse dalle unità navali, per ricerca e soccorso (96.395 nel 2010);
- 364 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R. (172 nel 2010);
- 271 missioni aeronavali per trasporto ammalati e traumatizzati (270 nel 2010).

Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso), con particolare riferimento all'attività connessa all'immigrazione clandestina, ai precedenti dati si aggiungono i seguenti output, premettendo che nel 2011 vi è stata una sensibile recrudescenza del fenomeno, per cui il numero degli interventi della Guardia costiera legati al flusso migratorio, sia come operazioni di ricerca e soccorso in mare e, ancor più, come controlli degli sbarchi a terra, risulta decisamente superiore a quello dell'anno precedente. Complessivamente si ha:

- 508 eventi di immigrazione clandestina in mare (57 nel 2010);
- 52.879 persone soccorse/recuperate in mare (1.126 nel 2010);
- 112.319 miglia percorse dalle unità navali (123.619 nel 2010);
- 641 ore di volo della componente aerea (281 nel 2010);
- 4.571 missioni di vigilanza dei mezzi aeronavali (4.224 nel 2010);
- 14.845 controlli sui tratti di costa interessati dal fenomeno (3.681 nel 2010).

Per le ragioni sopra esposte, l'obiettivo programmato di 12.000 interventi (preventivi e non) sia in mare che a terra, è stato abbondantemente superato, essendosi attestato a 19.217 (7.820 nel 2010). Relativamente al suddetto fenomeno si evidenzia il continuo aumento dei migranti diretti sulle coste ioniche e del basso adriatico, creatosi grazie alle organizzazioni criminali che hanno adottato nuove rotte per i flussi di clandestini provenienti dall'Afghanistan, dall'Iran, dalla Siria e dalla Turchia, passando per la Grecia, il Mar Egeo ed il Mar Ionio. Gli arrivi e gli sbarchi su quelle coste si sono moltiplicati: dal 2009 ad oggi sulle coste calabresi si è registrato un incremento del 369% passando dai 394 ai 1.847 migranti recuperati nel 2011, mentre sulle coste pugliesi l'incremento è stato ancora più vistoso con il 2071% passando dagli appena 14 ai 3148 migranti recuperati nel corso del 2011. A causa del c.d. fenomeno della "primavera araba", il flusso migratorio verso le coste italiane è ripreso così violentemente da portare alla saturazione dell'isola di Lampedusa, dove, dei circa 53000 arrivi in tutta Italia, nel 2011, sono sbarcati l'85% dei migranti.

Per quanto concerne l'attività espletata presso la Centrale Operativa I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Center) del Comando Generale del Corpo che, come detto, ha anche coordinato varie operazioni complesse a carattere internazionale, c'è da dire che essa ha gestito le centinaia di telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 ed originate da rete mobile, nonché tutti gli allerta satellitari Cospas/Sarsat, Inmarsat, blue box ecc.. Tra le operazioni internazionali gestite dalla suddetta Centrale, sotto l'egida dell'agenzia europea FRANTEX si annoverano le seguenti:

Operazione congiunta europea "Poseidon 2011", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini diretti in Europa attraverso il Mare Egeo, con origine dalle coste turche. L'operazione si è svolta in acque internazionali e nazionali greche ed in tale contesto, tra luglio e settembre, congiuntamente a uomini e mezzi aeronavali di altri stati Europei, è stata impiegata una motovedetta del Corpo che ha percorso complessivamente 1.587 miglia intercettando e controllando 96 bersagli sospettati di favorire l'immigrazione, 5 motopescherecci e 4 navi mercantili, partecipando, altresì a 2 operazioni S.A.R., ad un'operazione complessa anti immigrazione e ad un'attività congiunta di polizia marittima.

Operazione congiunta europea "Indalo 2011", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane algerine e del Marocco. L'operazione si è svolta nelle acque antistanti le coste sud-iberiche, ed ha visto il coinvolgimento di una unità navale e di un velivolo del Corpo.

Operazione congiunta europea "Hermes 2011", volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane (Algeria, Ciad, Mali, Nigeria, Libia e Tunisia) e diretti verso Lampedusa e sulle coste della Sicilia. L'operazione si è svolta nelle acque territoriali italiane ed in quelle internazionali del Canale di Sardegna, con l'impiego di uomini e mezzi operativi di Belgio, Francia, Germania, Italia, Malta, Portogallo, Regno Unito, Romania e Spagna. In questo contesto, l'Italia ha impiegato le unità navali dislocate presso la VII squadriglia di Lampedusa e gli aeromobili del Corpo. I suddetti mezzi hanno percorso un totale di 13.774 miglia controllando 471 unità e soccorrendo 26.029 persone.

Operazione congiunta europea "Aeneas 2011", mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste albanesi, dalle isole greche e dalla Turchia diretti verso la Puglia e la Calabria. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali del Corpo e della Guardia di Finanza congiuntamente ad uomini e mezzi di Danimarca, Finlandia, Polonia, Lussemburgo, Slovacchia, Svezia ed Islanda. In tale contesto la componente aeronavale del Corpo ha percorso 7.926 miglia, controllato 155 unità e soccorso 411 persone.

In merito agli obiettivi operativi concernenti il mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della Safety e della Security, si segnalano le seguenti attività tra le quali si evidenzia, da subito, il forte impulso comunque assicurato in materia di controlli di prevenzione da atti terroristici. Si è privilegiato, altresì, a parità di risorse disponibili, un maggior controllo al naviglio estero che attracca nei porti nazionali.

In materia di safety le ispezioni, le visite e i controlli al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo, sono stati 31.268, in forzata diminuzione rispetto al passato (40.599 nel 2010 e 49.868 nel 2009), per le già illustrate defezienze finanziarie. Pertanto, non è stato possibile raggiungere il target prefissato (45.000 controlli previsti) e, di conseguenza, un indice di efficacia positivo. Gli atti certificativi complessivamente rilasciati in materia, invece, risultano pari a 12.069 (12.361 nel 2010 e 10.966 nel 2009).

A fronte di 397.575 navi da traffico e di linea arrivate nei porti italiani (350.251 nel 2010 e 354.562 nel 2009), sono stati registrati 137.211 interventi del personale militare finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (141.538 nel 2010 e 184.245 nel 2009). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/accostamenti si attesta intorno al 35%, contro il 40% precedente. Anche in questo caso la contrazione delle attività trova giustificazione nelle scarse risorse destinate alle spese di funzionamento.

Per quel che concerne l'attività di Port State Control, c'è da evidenziare che, dal 1° gennaio 2011, è entrato in vigore il nuovo regime ispettivo P.S.C. regolamentato dalla Direttiva 16/2009/CE che assegna, alle navi, uno Ship Risk Profile (SRP), determinato in base a fattori generici, fattori storici, performance dello Stato di bandiera, della Compagnia di navigazione e del Registro di classifica riconosciuto. Il Risk Profile può configurarsi come:

High Risk Ship (HRS): ispezione obbligatoria ogni 6 mesi,

Standard Risk Ship (SRS): ispezione obbligatoria ogni 12 mesi,

Low Risk Ship (LRS): ispezione obbligatoria ogni 36 mesi.

Inoltre, le navi da ispezionare sono anche suddivise per ordine di priorità:

- P1 (ispezione obbligatoria);
- P2 (navi ispezionabili);
- P0 (non ispezionabili).

Ai sensi della Direttiva 2009/16/CE, recepita nel nostro ordinamento con il D.Lgs 53/2011, l'obbligo ispettivo assegnato a ciascuno Stato membro è rispettato quando viene raggiunto il numero minimo di ispezioni stabilito (fair share) e quando le ispezioni mancate non superano il 5% del totale delle navi di Priorità HRS (High Risk Ship) e il 10% del totale delle navi di Priorità SRS (Standard Risk Ship) e LRS (Low Risk Ship).

Nel caso di una nave classificata P1 non ispezionata, si determina l'inserimento dell'unità tra le navi Missed e l'elaborazione di una percentuale di omissione che laddove superi i limiti stabiliti dalla precipita Direttiva, comporta l'avvio di una procedura d'infrazione da parte della Comunità Europea.

Nel corso del 2011, sono state eseguite 1706 ispezioni a fronte di un commiment assegnato di 1654.

Nel dettaglio, sono state ispezionate 1084 navi di Priorità 1 e 622 navi di Priorità 2. Sebbene la percentuale di ispezioni mancate delle navi con un profilo di rischio standard e low rientri nei limiti del 10% previsti dalla Direttiva 2009/16/CE, quelle riguardanti le navi con un profilo di rischio elevato (HRS) hanno superato il previsto limite del 5%, determinando di conseguenza il mancato rispetto della Direttiva in parola ed anche il mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato nella direttiva ministeriale (ispezioni al 100% delle navi con Priority 1).

A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi 113 provvedimenti di "fermo nave" (126 nel 2010) e 2 provvedimenti di "nave bandita" (4 nel 2010), ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.o.U. (Memorandum of Understanding).

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ship security, hanno coinvolto sempre più il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai fini del rilascio della prevista certificazione.

Nel 2011, in particolare, sono stati approvati 152 piani di sicurezza nave (142 nel 2010 e 84 nel 2009) e sono stati rilasciati 298 certificati internazionali di security a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (308 nel 2010 e 402 nel 2009).

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata port facilities security) ha impegnato, sempre più, il personale del Corpo delle Capitanerie di porto in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche.

I risultati ottenuti possono essere considerati soddisfacenti. Nel dettaglio, gli esiti sono, i seguenti: sono stati eseguiti ben 46.557 controlli alle port facilities (48.126 nel 2010 e 43.414 nel 2009) che, in termini di efficacia, supera il target prefissato di 35.000 controlli;

i controlli alle navi straniere sono risultati 1.442 (2.005 nel 2010 e 1.866 nel 2009), ossia il 73% delle navi soggette arrivate.

Sempre in materia di security si registrano, dal punto di vista operativo, 2.724 missioni antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera, che, però, accusa la forzata contrazione rispetto alle 2.954 del 2010 dovuta, anche in questo caso, alle insufficienti risorse.

Per ciò che concerne il monitoraggio, il controllo e la gestione del traffico marittimo tale obiettivo è stato attuato mediante specifica attività del Corpo delle Capitanerie di porto che ha effettuato, con proprio personale appositamente specializzato, il monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio in transito o in sosta nelle acque e nei porti di giurisdizione. A tal fine, anche in attuazione dell'art. 3 bis, comma 2, della legge n. 166/2009, sono stati sviluppati, realizzati e gestiti appositi sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS – Vessel Traffic Management Information System) quali:

- VTS (Vessel Traffic System);
- LRIT (Long Range Identification and Tracking);
- SSN (Safe Sea Net);
- AIS (Automatic Identification System);
- ARES (Automazione Ricerca e Soccorso).

Nel dettaglio, con riferimento ai singoli obiettivi programmati, l'operatività dei sistemi ha assicurato, come da direttiva ministeriale:

Il 100% dei giorni di operatività dei Centri VTS in full e limited operational capability;

Il 99,8% di ore di disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale;

I controlli trimestrali previsti sulle Plus notification ed Hazmat notification inviate dalle Local Competent Authority (uffici marittimi periferici del Corpo) tramite SSN.

Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse.

L'attività in questione concerne le azioni poste in essere dai Comandi periferici del Corpo, in via preventiva e repressiva, per contrastare gli abusi sul demanio marittimo, per assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto e la tutela dei bagnanti, per la protezione dell'ambiente marino e la tutela delle biodiversità. Con riferimento a queste ultime, si premette che questo C.d.R. non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate, eccezion fatta per i capitoli 2179 e 2180 (spese di funzionamento per il controllo della pesca) che, insieme, hanno una dotazione di poco inferiore a 3 milioni di euro. C'è comunque da evidenziare che, per quel che concerne la tutela dell'ambiente e delle aree marine protette, il competente Ministero, attraverso la stipula di convenzioni, mette a disposizione risorse finanziarie ad hoc, seppur con versamenti dilazionati. Nel 2011, infatti, sono stati concessi quasi 3,2 milioni di euro che, unitamente alla dotazione sopra richiamata, sopperiscono ad una parte delle esigenze del settore il quale, nel suo insieme, con riferimento ai consumi intermedi, attualmente assorbe circa 9 milioni di euro annui del bilancio del Corpo.

Iniziando dall'obiettivo operativo concernente l'attività di polizia marittima e, in particolare, dal programma d'azione relativo alla vigilanza demaniale, sono stati effettuati, per quanto possibile, controlli preventivi finalizzati alla verifica del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre, eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendimenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva tali controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificare la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. Tale attività, espletata soprattutto nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò allo scopo di procedere, quando possibile, alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.

Sono interessanti i confronti col biennio 2009-2010, valutate soprattutto le minori risorse avute, che evidenziano come l'obiettivo prefissato in ordine ai controlli da eseguire a terra (140.000 controlli) sia stato comunque raggiunto:

- 168.760 controlli effettuati a terra (188.189 nel 2010 e 190.021 nel 2009);
- 4.665 missioni svolte dai mezzi aeronavali (5.449 nel 2010 e 10.514 nel 2009);

- 1.653 notizie di reato inviate all' A.G. (1.906 nel 2010 e 2.016 nel 2009);
- 440 sequestri penali eseguiti (534 nel 2010 e 810 nel 2009).

In merito alla fase operativa concernente i controlli sull'attività diportistica, è stata privilegiata, come in passato, un'azione di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per l'incolumità dei bagnanti e degli utenti del mare in genere. Le attività oggetto di maggiore sorveglianza e repressione sono state quelle dei natanti e delle moto d'acqua che attraversano ad alta velocità le fasce di mare interdette. Le azioni di cui sopra si sono concretizzate in:

- 55.516 controlli effettuati in mare dalle motovedette (61.906 nel 2010 e 63.542 nel 2009), con 4.302 infrazioni rilevate (4.046 nel 2010);
- 98.730 controlli a terra eseguiti dal personale militare (98.536 nel 2010 e 95.015 nel 2009), con 1.920 infrazioni rilevate (2.219 nel 2010).

A seguito di tale attività, sono state trasmesse 48 notizie di reato all'A.G. ed eseguiti 140 sequestri penali e 105 sequestri amministrativi.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che prevedeva, in materia di diporto, un massimo di 120.000 controlli, è stato raggiunto e, con grandi sforzi, ampiamente superato (154.246 controlli eseguiti) per non disattendere le aspettative della collettività, particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- 1.778 unità da diporto soccorse/assistite (1.961 nel 2010 e 1.923 nel 2009);
- 4.569 diportisti soccorsi/assistiti (4.961 nel 2010 e 5.428 nel 2009);
- 196 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (239 nel 2010 e 279 nel 2009);
- 43 navi iscritte negli appositi registri e 37 cancellate;
- 1.737 imbarcazioni iscritte e 1.544 cancellate;
 - patenti nautiche rilasciate, 25.512 convalidate, 1.066 revocate e 162 sospese.

Inoltre, in favore dei diportisti che navigano sul lago di Garda e sul lago Maggiore, è stato nuovamente attivato, in loco, il dispositivo che ha visto impegnati uomini e mezzi navali della Guardia costiera per emergenze di soccorso e pronto intervento nelle acque dei citati laghi, in sinergia con i mezzi di altre amministrazioni (Carabinieri, Vigili del fuoco ecc.). Sono state assistite 30 unità navali (17 sul lago di Garda e 13 sul lago Maggiore) e soccorse, complessivamente, 1.310 persone.

Per ciò che concerne, ancora, la tutela dei bagnanti, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata incrementata per quanto possibile, in funzione delle risorse avute in corso di gestione, eseguendo sopralluoghi sulle spiagge, con appositi nuclei di personale militare che hanno particolarmente sorvegliato quelle incustodite e prive di attrezzature, nonché presenziando, nei giorni di massimo afflusso, gli specchi acquei più frequentati per balneazione. Complessivamente, i risultati sono i seguenti:

- 1.038 bagnanti soccorsi/assistiti (542 nel 2010, 1.309 nel 2009);
- 86.056 sopralluoghi del personale sulle spiagge (82.755 nel 2010, 85.947 nel 2009);
- 52.182 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (48.956 nel 2010, 47.682 nel 2009), con 1.424 infrazioni rilevate (1.508 nel 2010, 1.601 nel 2009).

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava 120.000 controlli in mare e a terra, è stato raggiunto e superato con complessivi 138.238 controlli eseguiti (131.711 nel 2010 e 133.496 nel 2009).

Nonostante le limitate risorse finanziarie concesse, nel periodo estivo è stato comunque svolto, lungo il litorale nazionale affollato da milioni di bagnanti, l'apposito programma "Mare sicuro". Su tutto il litorale nazionale sono stati schierate specifiche pattuglie con 200 battelli minori ed automezzi di servizio che hanno impegnato circa 3000 militari, tra uomini e donne della Guardia Costiera. Ciò, grazie ad un esasperato contenimento della spesa messo in atto, nel primo semestre dell'anno, da tutti gli uffici periferici del Corpo ed alla notevole capacità di risposta e di presenza

del personale che, come già detto, ha posto la massima attenzione possibile nei confronti dei numerosi villeggianti che affollano le spiagge italiane.

In dettaglio, nel periodo compreso tra il giugno e settembre, il Corpo delle capitanerie di porto ha concentrato l'impiego del proprio dispositivo operativo al fine di garantire un tempestivo intervento in caso di soccorso a bagnanti, a diportisti che utilizzano mezzi nautici minori per la balneazione (pattini, surf, gommoni, mosconi, pedalò ecc.) e, più in generale, a tutta l'utenza del mare. Il programma è strutturato in modo da affrontare la tematica "sicurezza in mare" in un'ottica ampia e multidisciplinare. Attraverso una prima fase di preparazione si provvede, infatti, a dare massimo risalto sia alle norme di comportamento da seguire per una tranquilla balneazione, sia alle pertinenti attività del Corpo, tramite mass-media e conferenze; successivamente si passa alla fase esecutiva di vigilanza, controllo ed attività di repressione degli atteggiamenti contrari alla vigente disciplina. Nel 2011, purtroppo, si registrano comunque interventi per il recupero di 135 bagnanti annegati e di 36 persone decedute in attività subacquea.

Si riportano, di seguito, alcune significative linee di attività intraprese dai Comandi periferici del Corpo nella fase preparatoria dell'operazione.

Come attività di prevenzione ed informazione, sono stati organizzati, con la collaborazione degli uffici scolastici, cicli di conferenze agli studenti delle scuole primarie e secondarie, sul corretto e responsabile approccio al mare.

Per l'aggiornamento periodico degli equipaggi e del personale destinato a compiti di vigilanza e prevenzione, sono stati svolti meeting di approfondimento sulle dotazioni di sicurezza a disposizione delle unità navali e sulle comunicazioni radio e telefoniche tra motovedette in mare, pattuglie a terra e sale operative.

È stato coordinato lo svolgimento di giornate di approfondimenti sulle tematiche attinenti la sicurezza balneare per la valorizzazione del ruolo dell'assistente bagnante.

Per affermare il concetto "dell'agire responsabile", è stata riproposta l'iniziativa della distribuzione, sulle spiagge, nei porti e lungo i punti di ormeggio, di dépliant illustrativi per informare bagnanti e diportisti sui corretti comportamenti da tenere sulle spiagge ed in mare e sul sistema di sicurezza attivato lungo il litorale. Per le stesse finalità e per la diffusione del "numero di emergenza 1530", sono stati realizzati appositi spot trasmessi dalle principali emittenti televisive in ambito nazionale e regionale.

Sono stati organizzati, in ogni compartimento marittimo, appositi incontri con le Forze di polizia e di emergenza sanitaria per favorire la collaborazione e lo scambio informativo e per ottimizzare, nel periodo di maggiore afflusso, la sinergia dei mezzi operativi in mare.

Il programma mare sicuro include, altresì, l'operazione denominata "Ferragosto sicuro". Nel momento della stagione in cui si produce il massimo sforzo nel diurno impegno rivolto a garantire la sicurezza in mare e lungo le coste del litorale nazionale, viene predisposto, da alcuni anni, un imponente dispositivo della Guardia Costiera per esercitare la propria azione di vigilanza e la propria funzione di garanzia che quella particolare giornata richiede per il massiccio afflusso di bagnanti, per l'incremento delle attività marittime, ludiche e professionali e per il gran numero di passeggeri che affollano navi e porti.

Passando all'esame dell'obiettivo operativo concernente il controllo sulla filiera di pesca, si evidenzia il costante ridimensionamento delle attività operative poste in essere, determinatosi per il progressivo contenimento della spesa che ha caratterizzato l'ultimo triennio. Gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, sia in mare che a terra, nel 2011 sono stati 183.521 (193.174 del 2010 e 225.422 del 2009). L'obiettivo prefissato di 155.000 controlli è stato, comunque, raggiunto.

In dettaglio, i controlli eseguiti a terra, da squadre di personale appositamente formato, sono stati 155.913 (160.838 nel 2010 e 193.396 nel 2009) ed hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, invece, 27.608 (32.336 nel 2010 e 32.026 nel 2009). I risultati dell'attività complessivamente svolta sono i seguenti:

- 14.485 missioni aeronavali (15.701 nel 2010 e 16.429 nel 2009);
- 830 notizie di reato (1.047 nel 2010 e 1.152 nel 2009);
- illeciti amministrativi (5597 nel 2010 e 5.104 nel 2009);
- 4.840 attrezzi da pesca sequestrati (2.915 nel 2010 e 14.479 nel 2009);
- 367.309 Kg. di pescato sequestrati (387.700 nel 2010 e 684.104 nel 2009).

Nel mese di dicembre si è svolta l'operazione nazionale denominata "Octopus" che ha portato alla luce 1.496 violazioni con il sequestro di 161 tonnellate di prodotti ittici in cattivo stato di conservazione o privi dei documenti di tracciabilità, per un valore commerciale superiore ad 1,5 milioni di euro. L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di oltre 1.000 militari, è stata eseguita nei luoghi di sbarco del pescato, in più di 1.000 mercati ittici, in circa 400 centri di distribuzione all'ingrosso, nelle pescherie e in oltre 1.300 ristoranti.

In merito all'obiettivo operativo concernente la tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e la difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico sommerso, l'attività si è concretizzata, a livello periferico, in controlli lungo la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi di uomini e mezzi del Corpo più costanti e frequenti possibile nonché, laddove necessario, con pronte azioni repressive. La componente aeronavale della Guardia costiera ha complessivamente eseguito, anche in attuazione delle convenzioni in essere di cui si è fatto cenno:

- 10.091 missioni per vigilanza ecologica (10.574 nel 2010 e 10.081 nel 2009);
- 11.273 missioni antinquinamento (11.331 nel 2010 e 14.111 nel 2009);
- 4.743 missioni di monitoraggio acqua (6.089 nel 2010 e 8.653 nel 2009);
- 4.187 missioni per vigilanza archeologica (4.352 nel 2010 e 7.842 nel 2009);
- 7.662 missioni di vigilanza sulle riserve marine (6.309 nel 2010 e 8.755 nel 2009).

Il personale a terra, specializzato in materia, ha svolto 130.232 controlli per tutela ambientale (143.253 nel 2010; 136.431 nel 2009), mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo (altamente qualificati per operazioni in immersione ed impiegati anche nei soccorsi di protezione civile, come nelle note recenti emergenze sulla costa ligure per le alluvioni che hanno trascinato in mare interi villaggi della zona), hanno eseguito 4.275 interventi per la difesa del patrimonio archeologico sommerso (5.528 nel 2010; 5.195 nel 2009).

In termini di efficacia, a fronte dei previsti 150.000 controlli in mare e a terra per tutela ambientale, ne sono stati realizzati 169.589, con un sensibile ridimensionamento rispetto ai 189.399 del 2010 ma con un indice di efficacia comunque positivo (1,13). Le missioni effettuate dalla componente navale per la tutela del patrimonio archeologico e delle riserve marine sono state, complessivamente 11.849, contro le 12.000 prefissate, con un indice di efficacia di poco negativo (0,98) ma in crescita rispetto all'esercizio precedente (0,88 nel 2010). A seguito di tale attività si registrano:

81 sequestri penali (110 nel 2010 e 124 nel 2009) e 333 notizie di reato all'A.G. per inquinamento (296 nel 2010 e 304 nel 2009);

43 notizie di reato all'A.G. in materia di beni archeologici sommersi (14 nel 2010 e 32 nel 2009);
7 rinvenimenti di reperti archeologici (17 nel 2010 e 14 nel 2009).

Nel corso del 2011, complessivamente, si sono avuti 119 casi di grave/medio inquinamento (31 nel 2010 e 149 nel 2009), nonché 425 casi di piccoli inquinamenti (346 nel 2010 e 368 nel 2009), con 1.362 interventi del personale del Corpo per disinquinamento (602 nel 2010 e 895 nel 2009).

La convenzione stipulata con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è risultata di fondamentale importanza per il potenziamento della sorveglianza delle aree marine protette, la prospezione dei fondali ed il monitoraggio aereo.

L'attività di tutela ambientale è stata incrementata con l'attivazione della nuova componente specialistica L.A.M. (laboratorio ambientale mobile), dotata di due laboratori mobili con capacità di analisi chimico-fisica della matrice acqua. L'attività della neonata componente ha avuto inizio con l'applicazione del protocollo d'intesa stipulato con l'Università "Parthenope" di Napoli che prevede la collaborazione del Corpo per operazioni ambientali nel territorio dei Regi Lagni (CE), cui ha fatto seguito la collaborazione con l'A.R.P.A. Lazio per operazioni nel territorio della Tuscia.

Vanno altresì segnalate le missioni per campionamento delle acque di superficie, effettuate in Puglia, su richiesta della Procura della Repubblica di Trani, per il monitoraggio delle acque del porto di Molfetta e degli scarichi di alcune attività commerciali e di depuratori nel territorio di Trani e di Barletta e, nel Lazio, su richiesta della Procura della Repubblica di Civitavecchia, per il monitoraggio di corsi d'acqua interessati da significative attività antropiche di origine industriale. L'analisi complessiva dei dati acquisiti dalla succitata componente ha confermato la rilevanza degli inquinamenti di origine tellurica, dovuti all'apporto di inquinanti tramite corsi d'acqua, condotte e scarichi, focalizzando le criticità dei sistemi fognario-depurativi.

Cooperazione e il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipui compiti istituzionali.

Nell'esercizio finanziario 2011, figura, tra gli obiettivi strategici conferiti dal Sig. Ministro, quello concernente la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo. Ciò, per favorire i migliori interventi e risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri e con il contributo che, da tempo, la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

In particolare, per il 2011, è stato assegnato l'obiettivo operativo di predisporre quanto necessario per la pianificazione e lo svolgimento di due eventi internazionali in campo marittimo: il "44° Port State Control Committee" ed il "World maritime Day Parallel Event".

Il primo evento si è svolto, con successo, a Napoli, dal 2 al 6 maggio, ed ha visto la partecipazione dei Paesi aderenti al Paris MoU (Memorandum of Understanding). Il Committee, che annualmente si riunisce in uno dei Paesi membri, ha trattato diversi argomenti inerenti l'attività di P.S.C., già esposta al punto 2 della precedente lettera A, ed in particolare è stato approfondito il nuovo regime ispettivo entrato in vigore dal 1º gennaio 2011 ed è stato esaminato il resoconto statistico delle attività P.S.C dell'anno 2010. Con riferimento a quest'ultimo, è emerso che:

su 24.408 ispezioni effettuate nella regione del Paris MoU, l'Italia è il secondo Paese membro, per numero di ispezioni effettuate, con una percentuale dell' 8,3%, ed il terzo, per numero di navi detenute nei suoi porti; inoltre è il Paese che ha bandito più navi negli ultimi otto anni. Questi risultati evidenziano la professionalità e la scrupolosità degli ispettori italiani;

l'Italia, in virtù del precedente regime ispettivo, ha sempre ed ampiamente superato l'obiettivo del numero delle ispezioni da effettuare (almeno il 25% delle navi soggette), attestandosi su un dato medio superiore al 30%;

la bandiera italiana rientra nelle prime dieci posizioni della White List del Paris MoU, a significare le ottime performance della Flag, delle Company e delle Recognized Organizations.

Il 13 e 14 ottobre 2011, invece, si è svolto a Roma, a Palazzo Colonna, nella sede di Confitarma, un evento di portata internazionale (il "World maritime day parallel event" dell'IMO) incentrato sul tema della pirateria marittima, fenomeno di indiscusso interesse globale che, con drammatica attualità, colpisce anche il nostro Paese.

L'organizzazione dell'evento, affidata al Comando Generale, sotto il coordinamento dei Dicasteri dei Trasporti e degli Esteri ed in collaborazione con la Marina Militare, ha pienamente centrato l'obiettivo di creare un ambiente di lavoro collaborativo, in particolare sull'impegno della comunità internazionale nello studiare più efficaci misure di contrasto e forme di cooperazione contro la pirateria marittima.

La manifestazione ha visto la partecipazione di delegazioni provenienti da 37 Paesi, oltre che di autorevoli rappresentanti di Organizzazioni internazionali, Istituzioni pubbliche e privati, ad un livello così elevato da essere stato riconosciuto tra i più qualificati rispetto alle passate edizioni di analoghi eventi IMO.

Positivi riscontri sono stati raccolti sia da parte delle delegazioni straniere sia dal Segretario Generale IMO, tanto in riferimento alle attività proposte nel corso dell'evento quanto per le materie e gli argomenti trattati nel corso del seminario.

I contributi esposti dalle diverse Autorità intervenute hanno sviscerato il tema della pirateria in tutti i suoi aspetti: legale, operativo ed umanitario. Gli interventi si sono incentrati sull'impegno della Comunità internazionale nel proporre nuove misure di contrasto al fenomeno, di sostegno ai marittimi soggetti ad atti di pirateria e di difesa del naviglio mercantile.

Il messaggio che è emerso con maggior forza dall'evento è quello di unire le forze a livello nazionale ed internazionale per contrastare il fenomeno e, al contempo, combattere l'isolamento in tutti i luoghi colpiti dalla pirateria. Ed è proprio in tale direzione che si è mossa l'Italia con la conversione in legge del decreto n. 107/2011 recante, tra l'altro, misure urgenti antipirateria. La citata legge ha, infatti, consentito al Ministero della difesa di stipulare con gli armatori marittimi un'apposita Convenzione per imbarcare nuclei militari di protezione a bordo dei mercantili italiani in transito nelle zone a rischio, ovvero, in alternativa, guardie giurate private.

In questo contesto, il Corpo delle Capitanerie di Porto - consapevole del proprio ruolo centrale nella prevenzione alla pirateria marittima, quale titolare di specifiche funzioni in materia di ship e port security rientranti nelle attribuzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - ha risposto con prontezza adottando un provvedimento che colloca l'imbarco dei citati nuclei militari armati proprio nella disciplina di cui sopra, in conformità alle linee-guida sviluppate dall'IMO ed alla normativa nazionale e comunitaria di settore. Infatti, con Decreto Dirigenziale del 7 ottobre 2011, si è proceduto a dare istruzioni per l'adeguamento delle predisposizioni di sicurezza delle navi e delle dotazioni che, tenendo conto dell'imbarco dei nuclei e del relativo munitionamento ed armamento, siano conformate al numero delle persone imbarcate.

Si tratta di iniziative di estrema importanza, volte alla determinazione dei piani di sicurezza delle navi, in relazione alla valutazione dei rischi ed ai contesti generali in cui la minaccia può concretamente realizzarsi.

Il ruolo centrale che il Corpo delle capitanerie di porto sta viepiù consolidando nel Mediterraneo, in materia di monitoraggio del traffico marittimo, ha comportato il conferimento di un obiettivo operativo concernente lo sviluppo e la gestione della rete AIS del Mediterraneo MAREΣ (Mediterranean AIS Regional Exchange System).

Attraverso tale rete, realizzata dal Corpo sotto l'egida dell'EMSA (European Maritime Safety Agency), è possibile scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili soggette a normativa SOLAS e di pescherecci superiori) tra i Paesi coinvolti e la stessa EMSA. I due programmi d'azione fissati dalla direttiva ministeriale, ossia assicurare il 99,8% di ore di disponibilità della rete e gestire 36 milioni di informazioni a trimestre, sono stati puntualmente eseguiti, con indici di efficacia superiori ad 1.

Gestione del settore concernente il personale marittimo.

Con riferimento a tale obiettivo strategico sono stati programmati i seguenti due obiettivi operativi.

Miglioramento della formazione e dell'addestramento del personale marittimo. L'obiettivo di analizzare la rispondenza dell'attuale previsione normativa, per il conseguimento delle abilitazioni professionali marittime, al dettato della Convenzione STCW 78/95 e della Direttiva 2008/106/EC è stato conseguito.

In particolare, è stata eseguita l'analisi delle criticità del vigente sistema della formazione marittima anche con riferimento all'applicazione delle disposizioni per l'effettuazione degli esami per il conseguimento dei titoli.

Sono state espletate, altresì, le procedure di riconoscimento dei 16 Centri di formazione richiedenti, dei quali solo 12 autorizzati. Con riferimento alla fase inerente le verifiche sull'attività svolta dai predetti centri, infine, sono state eseguite 40 ispezioni raggiungendo, così, la percentuale fissata nella direttiva (75% dei Centri autorizzati)

Informatizzazione delle matricole del personale marittimo. L'obiettivo si prefiggeva di ultimare le procedure tecnico-amministrative per il passaggio alla gestione informatizzata della gente di mare, con il susseguente addestramento del personale militare da dedicare all'uso del sistema. La mancata attivazione di quest'ultimo, da parte della competente Direzione Generale del Ministero, ha comportato, però, l'impossibilità di avviare la fase di informatizzazione dei dati concernenti il personale marittimo e, di conseguenza, anche l'addestramento del personale sull'utilizzo del sistema stesso.

In sede di attivazione di tale sistema, già predisposto da alcuni anni dalla citata D.G., si è reso indispensabile, infatti, procedere all'aggiornamento dell'hardware e software, per consentire la compatibilità con le avanzate tecnologie nel frattempo intervenute. I tempi occorrenti per l'implementazione del sistema hanno ritardato l'informatizzazione dei dati del personale marittimo, posticipando le fasi in questione al 2012.

Priorità politica 4 “Ammodernamento del Ministero**Obiettivi strategici correlati:**

- ✓ *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche”*
- ✓ *“Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso la valorizzazione delle risorse umane e la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche”*

Il primo obiettivo in questione insiste sul programma Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche” all'interno della missione 32 “Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza”, che comprende anche il programma “Indirizzo politico”.

Nel corso del 2011 è proseguito il miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche.

Al riguardo si sottolinea, innanzitutto, l'attività di prosecuzione e sviluppo dei progetti informatici e dei sistemi informativi automatizzati svolta dalla competente struttura ministeriale

In particolare, nell'arco del 2011, l'attività si è orientata su quattro direttive principali :

- TECNICA
 - consolidare le architetture dei sistemi di elaborazione ed innalzare la stabilità e la fruibilità dei servizi trasversali all'utenza interna, sia centrale che periferica, con un contemporaneo abbassamento della frequenza di malfunzionamenti ed indisponibilità delle funzioni applicative;
 - realizzare interventi strategici per l'Amministrazione, quali il sistema di monitoraggio delle grandi opere e lo sviluppo dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS);
- COMUNICATIVA
 - aumentare i canali ed i contenuti informativi verso l'utenza interna, con lo sviluppo della nuova intranet e sessioni formative a carattere tecnico - organizzativo ispirate ai temi propri del Codice dell'Amministrazione Digitale
 - consolidare il ruolo di struttura di riferimento dell'Amministrazione per la comunicazione verso l'utenza esterna (imprese, operatori e cittadini) attraverso il supporto fornito alle altre Direzioni Generali per, ad esempio, la campagna sulla Sicurezza Stradale, la pubblicizzazione dell'azione di investimento infrastrutturale per il Programma Operativo Nazionale e l'azione di coordinamento ed integrazione sul tema della Direttiva europea sugli ITS;
- STATISTICA
 - diffondere i dati statistici mediante il Conto Nazionale edizione 2008-2009, il Diporto Nautico edizione 2008 e, in occasione del Cinquantesimo “Salone Nautico Internazionale” di Genova, il Diporto Nautico edizione 2009”, con quasi un anno di anticipo rispetto al programma previsto;
 - realizzare, in ambito SISTAN (Sistema Statistico Nazionale) e d'intesa con l'ISTAT, il Programma Statistico Nazionale e altre pubblicazioni specialistiche nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, con trasmissione anche ad organismi internazionali;
- AMMINISTRATIVA
 - migliorare l'efficienza dell'azione di investimento in campo ICT promuovendo un attento controllo del rapporto tra esigenze di spesa, disponibilità di bilancio ed efficacia degli interventi nell'arco dell'anno. Grazie a tale meccanismo, anche in presenza delle note carenze finanziarie sui capitoli di competenza, è stato possibile dispiegare un'azione incisiva ed efficace sull'intera Amministrazione;
 - espletare tutte le necessarie attività programmatiche inerenti il programma di sperimentazione del nuovo Bilancio di Cassa, cui l'Amministrazione ha aderito, evidenziando agli organi competenti anche le criticità emerse nel corso della sperimentazione e fornendo il proprio contributo alla futura implementazione del sistema.

Tra le azioni realizzate nell'arco del 2010 e rientranti nella sfera di stretta competenza tecnica, si possono citare l'azione di razionalizzazione sui prodotti software destinati alla gestione del *back office*, agli interventi finalizzati a migliorare l'utilizzo e la disponibilità delle piattaforme di elaborazione mediante il massiccio ricorso ad ambienti di virtualizzazione, che hanno consentito anche di gettare le basi verso temi di stretto interesse quali il *disaster recovery* e la *business continuity*.

Sono, inoltre, in corso le attività per la dismissione dei domini “*trasporti*” e “*infrastrutture*” a favore dell'unico dominio MIT, attività di particolare importanza, in quanto permette di creare una gestione unificata delle *Active Directory*, consentendo una più uniforme e funzionale gestione delle varie policy di sicurezza e dei servizi distribuiti.

Continuano, purtroppo, a permanere le criticità legate all'impossibilità di provvedere al naturale *turn over* delle apparecchiature obsolete, limitando fortemente le possibilità di miglioramento dei livelli di disponibilità dei servizi per l'utenza.

Sul fronte della comunicazione, malgrado il notevole impegno profuso e gli indubbi risultati conseguiti, si continua a non poter disporre di risorse specialistiche, condizione che obbliga a limitare il campo di azione.

Tra gli interventi di rilevanza strategica per l'Amministrazione, si cita la realizzazione del nuovo sistema informativo per il monitoraggio delle Infrastrutture Strategiche (c.d. Grandi Opere), che ha consentito di avviare il consolidamento delle informazioni utili alla Struttura Tecnica di Missione tramite un'architettura cooperativa ed interoperabile che consentirà di acquisire le informazioni sullo stato di avanzamento delle opere ed i relativi investimenti per un numero rilevante di interventi, direttamente dai soggetti coinvolti nella realizzazione e cioè ANAS e RFI.

L'altro settore strategico sul quale si è concentrata l'attività ha riguardato i sistemi ITS, ponendo particolare accento sull'azione di coordinamento ed integrazione sia nei confronti delle iniziative a carattere interno (PON Reti & Mobilità, Easy Way, UIRNET e Comitato Centrale dell'Albo per l'Autotrasporto), sia sui filoni progettuali che vedono impegnati altri soggetti istituzionali (Regioni e Comuni) unitamente a compagini industriali per la realizzazione di sistemi ITS, come, ad esempio, i progetti SECTRAM e DESTINATION riguardanti il territorio dell'arco alpino.

Particolare rilevanza ha assunto, altresì, l'esperienza internazionale maturata in qualità di partner istituzionale nell'ambito del progetto SCUTUM (*SeCuring the EU GNSS adopTion in the dangeroUs Material transport*), insieme ad ENI e Telespazio.

Sempre nel corso del 2010, sono stati anche predisposti tutti gli atti propedeutici alla procedura di gara europea per l'integrazione e la gestione dell'attuale sistema di gestione documentale, la cui pubblicazione è avvenuta a fine gennaio 2011.

Ciò premesso, si sintetizzano, di seguito, gli ulteriori interventi di rilievo nel settore delle innovazioni tecnologiche del Ministero:

Sistema dei controlli interni e valutazione del personale

Il sistema dei controlli interni del Ministero è costituito:

- dal sistema di controllo strategico (SISTRA), che consente il monitoraggio dello stato di attuazione della direttiva annuale del Ministro per l'attività e la gestione amministrativa mediante la raccolta delle informazioni dai Centri di responsabilità amministrativa e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi. Attraverso un apposito “cruscotto direzionale”, il sistema permette di visualizzare graficamente il livello di raggiungimento delle priorità politiche, degli obiettivi strategici e degli obiettivi operativi;
- dal sistema di controllo di gestione (SIGEST), che costituisce uno strumento di supporto allo svolgimento delle attività operative dei predetti Centri di responsabilità, consentendo di verificare che le risorse disponibili siano utilizzate efficientemente per il raggiungimento degli obiettivi dell'organizzazione;
- dal sistema di contabilità finanziaria e di contabilità economico-patrimoniale, SICOGE-COINT, messo a disposizione dal Ministero dell'economia e delle finanze, che ha sostituito il SICONT

utilizzato precedentemente dal Ministero per la determinazione dei costi, diversi da quelli del personale, ai fini del controllo di gestione.

Il sistema SICOGE-COINT è stato attivato presso questo Ministero nel 2009, mentre i sistemi SISTRA e SIGEST risultano attivi già dal 2004. Nel 2009, peraltro, è stata completata la migrazione di detti sistemi SISTRA e SIGEST dalla precedente piattaforma tecnologica utilizzata dal Ministero alla nuova operante nell'ambito del Sistema pubblico di connettività (SPC), acquisita dal CNIPA e messa a disposizione di tutte le Amministrazioni. Nel 2011, in particolare, si proceduto ad implementare la funzionalità di misurazione della performance nell'ambito del predetto Sistema di controllo di gestione, inserendo per ogni struttura organizzativa centrale e periferica gli obiettivi assegnati, con i relativi indicatori e risultati attesi, consentendo in tal modo di verificare, alle scadenze prefissate, lo stato di attuazione di detti obiettivi.

Nel mese di ottobre per motivi di copertura finanziaria, il servizio di “*contabilità analitica, controllo strategico e controllo di gestione*” è stato sospeso e a tutt’oggi non è stato ancora attivato.

L’importanza dei menzionati sistemi di controllo risulta accresciuta rispetto agli anni precedenti, in quanto gli stessi costituiscono, ormai, strumento indispensabile ai fini dell’attuazione della nuova normativa in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni, introdotta dalla legge delega 4 marzo 2009, n. 15 e dal connesso decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150.

In particolare, i risultati desumibili dal SISTRA in ordine al grado di raggiungimento degli obiettivi strategici costituiscono la base di partenza per la valutazione dei dirigenti apicali, ossia dei titolari dei Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, mentre i risultati desumibili dal SIGEST in ordine al grado di raggiungimento della performance organizzativa delle singole strutture costituiscono la base di partenza per la valutazione dei dirigenti generali e non e del personale delle Aree, secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 10 settembre 2010 n. 274/5.1/O.I.V., registrato alla Corte dei Conti il 10 ottobre 2010, Reg.n.9-Fog.335, con il quale è stato approvato il sistema di misurazione e valutazione organizzativa e individuale del Ministero, in attuazione delle disposizioni in materia di cui al richiamato decreto legislativo n. 150/2009 e delle delibere emanate dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l’integrità delle amministrazioni pubbliche.

Sito internet

Nel corso del 2011 sono proseguiti con regolarità le attività di gestione e implementazione del sito internet.

Nonostante il ridotto numero di unità di programmazione disponibili per le attività di *debugging*, manutenzione, sviluppo e adeguamento delle procedure, non si sono verificate “code di attesa” per il soddisfacimento delle richieste dell’utenza.

Analoga situazione si è verificata per quanto concerne la gestione dei contenuti del sito dell’Amministrazione.

La struttura redazionale ha infatti soddisfatto le richieste pervenute dalle varie strutture ministeriali, con un costante confronto con i referenti delle medesime strutture e con gli sviluppatori del sito.

E’ stata inoltre completata la configurazione virtualizzata dei server, curata dal personale con la supervisione di uno *specialist* che ha così formato, con un *training on the job*, il personale stesso.

Quanto sopra costituirebbe un ottimo punto di partenza per le attività del 2011 alle quali, però, si contrappongono alcune difficoltà, quali la necessità di fondi per attivare un corretto programma di manutenzione delle infrastrutture informatiche (server, SAN, switch, eccetera) e tecnologiche (aria condizionata, UPS, rack eccetera) delle server farm e per l’acquisto di materiali hardware, software e di corsi di formazione in ordine agli stessi, nonché la carenza di personale per la programmazione delle procedure distribuite.

Portale intranet

Scopo del progetto è la realizzazione di un sito per le comunicazioni interne dell'Amministrazione per consentire al personale di accedere ad informazioni di carattere generale (numeri di telefono, circolari, ecc), ma anche, all'occorrenza, di interesse personale (stato presenze, richiesta rimborsi, ecc).

Il sito è stato completato e pubblicato, sebbene la sua disponibilità non sia ancora stata divulgata. Appare, infatti, necessario condividerne contenuti, funzionalità, grafica e nome con le competenti strutture, considerato anche come esse siano i *motori primi* dei contenuti da pubblicare sullo stesso. Tale step è indispensabile per rendere disponibili informazioni che siano corrette, univoche e di immediata fruizione, e quindi utili a favorire anche la standardizzazione di molte comunicazioni, prime tra tutte quelle istituzionali e di servizio da rendersi mediante moduli e tempistiche precise. Non appena approvata e popolata con i documenti di maggior rilevanza indicati dai vari responsabili di struttura, la disponibilità del portale intranet verrà pubblicizzata e resa disponibile a tutti gli uffici centrali e periferici.

A tali attività si è affiancata la formazione di personale sulla gestione delle funzionalità del sito stesso. Tale personale provvederà a

- formare alla gestione dei contenuti della intranet il personale delle varie strutture,
- fornire a tale personale il necessario supporto gestionale,
- inserire le informazioni di rilievo nelle parti comuni del sito,
- provvedere alla attivazione e alla assegnazione delle permission degli utenti interessati ad attivare forum, blog e bacheche.

Anche in questo caso si potrebbero presentare delle difficoltà operative legate al ridotto numero di risorse di personale dedicate alla gestione della intranet, che peraltro già segue le attività redazionali del sito dell'Amministrazione.

L'altro obiettivo strategico che riguarda l'Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, prevedeva la realizzazione di un progetto pilota di gestione documentale in un unico ambiente operativo .

Le fasi salienti del progetto prevedevano prima lo studio e la definizione di un modello di riferimento per i flussi documentali e successivamente la sua implementazione e disponibilità all'interno di un ambiente operativo che rendesse disponibili servizi in condivisione ed in multiutenza .

Quale risultato finale dell'attività, è stato realizzato un portale unico nel quale ogni utente oltre a poter utilizzare in maniera integrata gli applicativi trasversali (per il protocollo informatico è stato attivato anche il SSO che consente all'utente di non doversi autenticare nuovamente) troverà in un apposito repository i modelli unificati dell'Amministrazione per tutte le comunicazioni interne ed esterne .

Sono stati, infine, resi disponibili dei processi automatizzati per la gestione dei mandati di pagamento e dei certificati di malattia in modalità immateriale .

5. Nuove metodologie per la misurazione dei risultati dell'azione amministrativa proposte dal Comitato Tecnico scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato

Detto Comitato nelle linee guida indicate in premessa ha evidenziato l'esigenza di pervenire all'adozione di nuove metodologie di misurazione dei risultati dell'azione amministrativa, utilizzando indicatori significativi in ordine alla realizzazione fisica e all'impatto sociale dell'azione pubblica, superando l'ottica tradizionale di misurazione in termini descrittivi delle attività svolte.

A tale scopo, dal 2008, si è sperimentata una modalità di misurazione delle azioni dell'Amministrazione correlate alla Sicurezza in alcuni settori di competenza, secondo le indicazioni fornite dal Comitato in parola. Anche per quest'anno, è proseguita detta sperimentazione, per la quale si rinvia alla tav. 6 allegata con relativo commento.

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

Tav.1

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

MISSIONE	PROGRAMMA	ATTIVITA'
004 L'Italia in Europa e nel mondo	004 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	Realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero
007 Ordine pubblico e sicurezza	007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Assicurazione del controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di shipsecurity e port facilities-security e attività anticrimine e antimigrazione in concorso con le Forze di polizia; Prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli; Vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche al fine di preservarle e di tutela le attività di pesca; Controllo del demanio marittimo; Concorso in soccorsi per disastri naturali; Gestione amministrativa, reclutamento e mobilitazione personale Marina Militare
013 Diritto alla mobilità	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale; Applicazione del piano nazionale della sicurezza stradale; Sviluppo delle attività di servizio ai cittadini e alle imprese della Motorizzazione Civile
	002 Autotrasporto ed intermodalità immateriale	Planificazione, sviluppo e vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transhipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi, gli interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto e pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale
	004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale; Partecipazione ad organismi internazionali; Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi; Sviluppo del sistema aeroportuale; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo; Vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali.
	005 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotaia nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete ferroviaria; Contratto di servizio con Trentitalia; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario

	006	Sviluppo della mobilità locale	Sviluppo della mobilità locale attuando politiche per il trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari, per organizzare, coordinare e regolamentare la navigazione costiera ed interna
	009	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unità da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attività internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navale meccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinandone il lavoro, gestendo gli uffici di collocamento della gente di mare e ponendo in essere interventi per la formazione e l'addestramento; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
	005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica; Approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate; Finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia
	008	Opere pubbliche e infrastrutture	Salvaguardia di Venezia, "Torino 2006"; Infrastrutture Guardia di Finanza; Autorità vigilanza LL.PP.; trasferimenti per l'edilizia sanitaria.
14	009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici; Certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni; Supporto in materia di regolazione; Normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera; Opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilità ciclistica
	010	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche; Definizione programma di edilizia penitenziaria; interventi speciali
	011	Sistemi stradali, autostradali e intermodali	Interventi finanziari Convenzione ANAS; Vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viale della rete nazionale; Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viaarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse

17	Ricerca e innovazione	006	Ricerca nel settore dei trasporti	Favorire la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attivita' in ambito internazionale; Sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull'autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaria e aereo, Incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore
19	Casa e assetto urbanistico	002	Politiche abitative, urbane e territoriali	Definizione programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata; Vigilanza su cooperative edili; Fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni
32	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002	Indirizzo politico	Programmazione e coordinamento generale dell'attivita' dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il ministero (attivita' di diretta collaborazione all'opera del ministro). Valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo
33	Fondi da ripartire	001	Fondi da assegnare	Svolgimento di attivita' strumentali a supporto delle Amministrazioni per garantire il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attivita' di informazione e di comunicazione...).

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Tav. 2

	Organico ex dpcm 19 novembre 2010	Presenti al 31 dicembre 2011
Dirigenti	47	46
	251	211
totale Dirigenti	298	257
	F7	0
	F6	0
	F5 - C3S	380
	F4 - C3	400
	F3 - C2	1599
	F2 - C1S	367
	F1 - C1	75
	totale	2821
	F6	0
	F5	0
	F4 - B3S	1375
	F3 - B3	1751
	F2 - B2	1160
	F1 - B1	518
	totale	4804
	F3	0
	F2 - A1S	707
	F1 - A1	16
	totale	723
totale Area	9216	8348
TOTALE	9514	TOTALE
		8605

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE**

Tav. 3

Categorie professionali	Numero addetti						Retribuzione media (euro) *
	Partime		Tempo pieno		Tempo determinato	Total tempo indeterminato	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	
Dirigenti							
Dir 1			43	47	3	4	43
Dir 2			198	220	13	15	227.367
totale			241	267	16	19	95.408
F7							
F6							
F5 - C3S	24	24	356	370			380
F4 - C3	26	28	374	380			408
F3 - C2	95	83	504	1557			1599
F2 - C1S	44	44	323	330			367
F1 - C1	9	9	66	65			74
totale	198	188	2623	2702			2890
F6							
F5							
F4 - B3S	116	122	1259	1277			1375
F3 - B3	220	212	1531	1560			1751
F2 - B2	112	107	1048	1066			1160
F1 - B1	49	18	469	481			518
totale	497	459	4307	4384			4804
F3							
F2 - A1S	36	35	671	696			707
F1 - A1	3	3	13	18			16
totale	39	38	684	714			723
TOTALE	734	685	7855	8067	16	19	8605
							8733

* Dati ufficiali trasmessi a DFP e MEF nella presentazione della nuova ipotesi di dotazione organica ex legge 148/2011 che andrà a sostituire l'organico ex dcpm 19.11.2010

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2011 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

Tav. 4

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Proseguizione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali
		14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Proseguizione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie
2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	13. Diritto alla mobilità	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale 13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali
		13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Miglioramento del servizio di trasporto
		13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale 13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2011 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
3 - SICUREZZA	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici 14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio
		Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche	
		Definizione dell'assetto tecnico - normativo del Demanio Marittimo	
	13. Diritto alla mobilità	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale 13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 13.2 Autotrasporto ed intermodalità	Miglioramento del livello di sicurezza nei trasporti
		13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Miglioramento della sicurezza del lavoro marittimo
	7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse
			Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei principali compiti istituzionali Gestione del settore concernente il personale marittimo Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche

Tav. 4

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2011 CORRELATI A PRIORITÀ POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI**

PRIORITÀ POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche
	13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso la valorizzazione delle risorse umane e la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche

Tav. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE
(in milioni di euro)

Tav. 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE
(in migliaia di euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni		(a)		Spese di cassa		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)
			2010 (d)	2011 (d)	2012 (e)	2013 (e)	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010 (*)	2011	
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.3 Opere Strategiche (o)	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	1.691.953	2.469.926	2.336.916	2.635.339	1.732.490	2.950.348	637.540	1.978.439					X
	14.4 Sistemi ferroviari (p)	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	10.500					10.500			63.020				X
	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	51.776	54.026	36.550	36.629	35.605	38.163	113.896	101.760	305	305			X
	14.9 Sicurezza	3 - SICUREZZA			11.174	9.933	5.986	10.531	9.577	10.942	7.521	155	155	X	
		vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture													
	14.10 Utilità statale e interventi speciali (q)		1.111.256	-				720.582		706.299			1.271	1.271	X
	14.11 Sistemi stradali, autostradali e intermodali (r)	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	523.960	308.884	1.176.328	1.276.940	350.934	668.516	289.652	677.925					
	14.12 Infrastrutture portuali ed aeroportuali (s)		392.244					351.789		264.698					X
	Totale		3.792.863	2.842.769	3.555.780	3.954.894	3.212.431	3.666.604	2.086.047	2.765.645	1.829	1.829			
17. Ricerca e innovazione	17.6 Ricerca nel settore dei trasporti		11.941	4.340	4.251	4.251	11.918	4.297	7.617	356					X
	Totale		11.941	4.340	4.251	4.251	11.918	4.297	7.617	356	2.429	2.429	11.918	7.617	356

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE
(in migliaia euro)

Tav. 5

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti			(a)	Spese di cassa	R. umane n. addetti (b)	Grado informatizzazione (c)
			2010 (d)	2011 (d)	2012 (e)				
19. Casa e assetto urbanistico (t)	19.2 Politiche abitative (u)	496.036	302.227	187.687	187.688	1.196.363	381.692	481.082	597.228
	19.3 Politiche urbane e territoriali (u)	274.760				347.131		352.063	
Totale		770.796	302.227	187.687	187.688	1.543.494	381.692	833.145	597.228
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	15.868	13.520	12.807	12.807	14.383	12.715	13.799	14.296
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	97.415	64.347	51.554	53.669	71.793	63.381	63.711	223
Totale		113.283	77.867	64.361	66.476	86.176	76.096	77.510	95.870
33. Fondi da ripartire	33.1 Fondi da assegnare	15.450	15.328	45.795	63.296	179.512	134.921	155.999	14.962
Totale		15.450	15.328	45.795	63.296	179.512	134.921	155.999	14.962

Tav. 5

(a) impegni totali comprensivi degli impegni effettivi e degli impegni assunti su residui di lettera F	
(b) dati relativi agli anni-persona estratti dal budget definito 2010.	
(c) A; medio B; medio C:alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.	
(d) stanziamenti definitivi di competenza.	
(e) previsioni stanziamenti di competenza legge di Bilancio 13 dicembre 2010, n. 221	
(e1) nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "016.Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutture".	
(f) i dati riportati, relativi alla missione 13, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" di competenza del MEF.	
(g) nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale".	
(h) nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "Autotrasporto ed intermodalità"	
(i) nel Bilancio 2011 il Programma 13.03 Sistemi portuali è stato soppresso ed è confluito nel Programma 13.009.Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.	
(l) nel Bilancio 2011 la denominazione del relativo Programma è variata in "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale".	
(m) nel bilancio consuntivo 2009 era previsto lo stanziamento ed il pagamento di euro 35.000,00 per il programma 13.7 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo" presente nel bilancio 2008.	
(n) i dati riportati, relativi alla missione 14, non comprendono quelli relativi al programma 8 "Opere pubbliche e infrastrutture" di competenza del MEF.	
(o) Nel Bilancio 2011 il Programma 14.03 "Opere strategiche" è stato soppresso e sostituito dal programma 14.10 "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità".	
(p) Nel Bilancio 2011 il Programma "14.04 Sistemi ferroviari" è stato soppresso ed è confluito nel programma 011.Sistemi stradali, autostradali, ferrovieri ed intermodali.	
(q) Nel Bilancio 2011 il Programma 14.10 "Edilizia statale e interventi speciali" è stato soppresso ed è confluito nel nuovo Programma 14.10 "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità".	
(r) Nel Bilancio 2011 la denominazione del Programma "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali" è variata in "Sistemi stradali, autostradali, ferrovieri ed intermodali"	
(s) Nel Bilancio 2011 il Programma "14.12 Infrastrutture portuali ed aeroporntali" è stato soppresso ed è confluito nel programma 011.Sistemi stradali, autostradali, ferrovieri ed intermodali.	
(t) i dati riportati, relativi alla Missione 19, non comprendono quelli relativi al Programma 1 "Edilizia abitativa e politiche territoriali" di competenza del MEF.	
(u) Nel Bilancio 2011 i due precedenti Programmi 19.2 "Politiche abitative" e 19.3 "Politiche urbane e territoriali" sono stati accorpati nell'unico Programma 19.2 "Politiche abitative, urbane e territoriali".	

Note:

Tav. 6

INDICATORI DELLE RISORSE E DEI RISULTATI PER PRIORITA' POLITICHE

Priorità Politiche	Spese cassa (1)	R.U. Num add. (2)	Indicatori dei risultati fisici (3)												Indicatore ponderato	
			A				B				C					
			cons	val prog	t+1	t+2	cons	val prog	t+1	t+2	cons	val prog	t+1	t+2	cons	
SIUREZZA	t	t	1,18	1			1	1	1	1	1,04	1,03	1	1	1,17	

A - Sicurezza vigilanza e regolamentazione infrastrutture

B - Gestione della sicurezza e della mobilità

C - sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

La misurazione dei risultati

La tavola 6 allegata concerne la misurazione dei risultati conseguiti nell'anno 2011 rispetto a quelli programmati per ciascuna priorità politica.

A partire dall'anno 2008, si è provato, seguendo le indicazioni del Comitato tecnico scientifico per il controllo strategico nelle pubbliche amministrazioni, a realizzare detta misurazione, pur con le difficoltà connesse all'introduzione dei nuovi e complessi meccanismi ad essa finalizzati, limitando, peraltro, la stessa ad un'unica significativa priorità politica del Ministero: "Sicurezza".

Continuando, anche per l'anno 2011, a limitare la suindicata misurazione a detta priorità, si evidenzia che, a tal fine, sono stati presi in considerazione i 13 obiettivi strategici ad essa connessi nella direttiva del Ministro per il medesimo anno e di seguito riportati, con l'evidenziazione altresì, delle tre missioni, "Infrastrutture pubbliche e logistica", "Diritto alla mobilità", "Ordine pubblico e sicurezza" e dei relativi programmi del bilancio.

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
SICUREZZA	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici 14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
		14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche Definizione dell'assetto tecnico - normativo del Demanio Marittimo
	13 Diritto alla mobilità	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale 13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 13.2 Autotrasporto ed intermodalità	Miglioramento del livello di sicurezza nei trasporti
		13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Miglioramento della sicurezza del lavoro marittimo
	7 Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipui compiti istituzionali Gestione del settore concernente il personale marittimo Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche

A tali obiettivi strategici ed ai connessi obiettivi operativi risultano correlati degli indicatori, che misurano l'attività svolta sia in sede di programmazione strategica -nella Direttiva del Ministro 2011, che in sede di nota integrativa del bilancio 2011.

Per la scelta di indicatori significativi, pertanto, sono state utilizzate entrambe le fonti citate: la nota integrativa alla legge di bilancio 2011, che costituisce lo strumento attraverso il quale il Ministero individua i criteri di formulazione delle previsioni di bilancio, gli obiettivi da raggiungere e gli indicatori che si intendono utilizzare per valutare i risultati, in coerenza con le priorità politiche, ed il monitoraggio^[1] dello stato di attuazione della Direttiva annuale mediante la raccolta delle informazioni dei Centri di Responsabilità Amministrativa e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi, con la valorizzazione degli indicatori.

In entrambe le rilevazioni è possibile leggere gli indicatori utilizzati per misurare i risultati programmati e quelli conseguiti. Il rapporto tra tali misure fornisce una indicazione dell'efficacia dell'intervento posto in essere.

I dati sono stati accorpati, ai fini della predetta misurazione, in tre tabelle inerenti ad altrettanti specifici settori della priorità politica "Sicurezza":

A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture

B - Gestione della sicurezza e della mobilità

C - Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste.

Considerati, quindi, i tre settori suindicati, si è effettuata una scelta degli indicatori ritenuti più significativi tra tutti quelli rilevati e, successivamente, si è operata una sintesi degli stessi, individuandone tre finali, ossia uno per ogni settore, riportato nella tav. 6.

[1] Questa Amministrazione per il monitoraggio della Direttiva annuale utilizza il sistema informativo SISTRA - Sistema Informativo per il controllo STRATEGICO, che mediante la raccolta delle informazioni dei Centri di Responsabilità Amministrativa fornisce indicazioni sullo stato di attuazione degli obiettivi. Il sistema permette di visualizzare graficamente il livello di raggiungimento delle priorità politiche, degli obiettivi strategici e degli obiettivi operativi attraverso un apposito "cruscotto direzionale".

A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture.

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Obiettivo operativo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Indicatori</i>	<i>Fonte</i>
<i>Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri</i>	<i>Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti e delle opere di derivazione da invasi tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena</i>	Programmazione delle visite di vigilanza, come indicatore del controllo sulla sicurezza delle dighe e delle opere di derivazione da invasi. Emissione dei provvedimenti conseguenti ai risultati delle visite di vigilanza. Svolgimento entro i termini delle istruttorie relative ai progetti presentati ed adozione e provvedimenti approvativi ed autorizzativi.	N. visite/2 x N. dighe in costruzione o in esercizio secondo programma N. progetti istruiti/N. progetti presentati N. visite/2 x N. opere di derivazione	Direttiva del Ministro
	<i>Coordinamento dei Provveditorati interregionali in materia di messa in sicurezza, prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici</i>	Piano straordinario i messa in sicurezza degli edifici scolastici, con particolare riguardo a quelli che insistono sul territorio delle zone soggette a rischio sismico, nell'ambito dei programmi di infrastrutture strategiche di cui alla L.443/01	N. convenzioni stipulate/ N. convenzioni da stipulare	Nota integrativa Direttiva del Ministro
<i>Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale</i>	<i>Analisi delle conflittualità insorgenti nell'attuazione del federalismo</i>	Attività di studio ricerca e analisi delle norme incidenti sulle attività di istituto, anche in relazione ad istituzioni analoghe e nella prospettiva del federalismo	Predisposizione di una relazione al Ministro	Nota integrativa Direttiva del Ministro
<i>Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio</i>	<i>Redazione di un documento che focalizzi le correlazioni tra le Amministrazioni coinvolte nell'assetto del territorio</i>	Attività di studio ricerca e analisi con successiva redazione di un documento analitico		
<i>Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche</i>	<i>Redazione di un documento analitico sulle tipologie di contratti</i>	Attività di studio ricerca e analisi con successiva redazione di un documento analitico		
<i>Definizione dell'assetto tecnico–normativo del Demanio Marittimo</i>	<i>Riconoscere dell'assetto normativo inerente il Demanio Marittimo nelle pianificazioni di "area vasta" e di settore</i>	L'obiettivo si propone di elaborare un'analisi sullo stato dell'uso del Demanio marittimo nelle pianificazioni di "area vasta" e di settore, ad opera di Enti statali, Territoriali e Locali in ordine alle esigenze di difesa e valorizzazione del mare e delle coste.		
<i>Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione</i>	<i>Riconoscere delle procedure di qualificazione e di abilitazione di organismi</i>	Proseguire le attività di rilascio delle attestazioni di conformità di prodotti e sistemi costruttivi, delle abilitazioni di organismi di ispezione, prova e certificazioni nel settore delle costruzioni, delle concessioni di laboratori di prove materiali e geotecniche, delle attestazioni di qualificazione della produzione di prodotti da costruzione	N. richieste pervenute/ N. autorizzazioni rilasciate – N. richieste pervenute/N. certificazioni rilasciate	Nota integrativa

B - Gestione della sicurezza e della mobilità.

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Obiettivo operativo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Indicatori</i>	<i>Fonte</i>
<i>Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti</i>	<i>Implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria</i>	L'obiettivo consiste nel promuovere lo sviluppo di un sistema ferroviario sicuro, mantenendo e migliorando costantemente la sicurezza del sistema ferroviario italiano.	N. risposte trasmesse/N. interrogazioni parlamentari pervenute N. verifiche in ordine ai requisiti sul mantenimento della qualità di Organismo Notificato effettuate/ N. verifiche programmate Report di verifica al Ministro per la vigilanza sull'ANSF	Nota Integrativa
	<i>Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi</i>	Promuovere la sicurezza dell'esercizio e regolamentazione di sistemi di trasporto a fune Esami progetti e rilascio nulla osta tecnico ai fini della sicurezza (D.P.R. 753/80 art.3) in materia di funicolari. Aeree e terrestri, ascensori a fune ed elettrici, ascensori inclinati, scale mobili, tramvie, metropolitane e ferrovie locali: Prove e verifiche funzionali sugli impianti ai fini della sicurezza (D.P.R. 753/80 art. 5)	N. verbali prodotti per le verifiche e prove tecniche sugli impianti a fune/ N. richieste di verifica N. verbali prodotti per le verifiche e prove tecniche su linee ferroviarie e sistemi di trasporto rapido di massa/ N. richieste di verifica N. verbali prodotti per le verifiche e prove tecniche su rotabili /N. richieste di verifica	Nota integrativa Direttiva del Ministro
	<i>Elaborazioni previsioni di traffico</i>	Promuovere l'educazione ad una corretta circolazione stradale e aumentare le comunicazioni fornite dal centro di coordinamento delle informazioni sulla sicurezza stradale CCISS:	Analisi dei primi risultati delle previsioni di traffico Aumento delle INFO ricevute nel 2011 rispetto a quelle ricevute nel 2010 N. eventi e manifestazioni realizzate/ N. eventi e manifestazioni da realizzare	Nota Integrativa
	<i>Prosecuzione dei controlli su strada</i>	Attività di controllo su strada dei veicoli commerciali	Controlli effettuati su strada dei veicoli commerciali/controlli da effettuare	Nota Integrativa
	<i>Attività di controllo sui servizi di linea interregionale di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi</i>	Attività di controllo sui servizi di linea interregionali di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi del decreto legislativo	Controlli effettuati sui servizi di linea interregionali di competenza statale e sulle imprese ai sensi del	Nota Integrativa

	<i>del Decreto Legislativo 285/05</i>	n.285/2005.	d:l.vo 285 2005/controlli programmati	del
<i>Miglioramento della sicurezza del lavoro marittimo</i>	<i>Attuazione delle disposizioni previste dall'art. 3 del d.lgs. 9 aprile 2008 n.81 in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali nonché coordinamento delle disposizioni del decreto con quanto previsto dalla Convenzione dell'organizzazione internazionale sul lavoro marittimo ILO - MLC 2006</i>	Regolare, monitorare e aggiornare la normativa in materia di sicurezza del lavoro e formazione del personale marittimo. Curare l'attuazione nell'Ordinamento interno della normativa internazionale, bilaterale e multilaterale.	Monitoraggio dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi (N. navi verificate/ N. navi da verificare) N. bozze accordi bilaterali e multilaterali di navigazione tra Italia e altri paesi/ n. proposte presentate N. risposte a quesiti sulla disciplina nazionale, comunitaria ed internazionale del personale marittimo/N. richieste pervenute	Nota Integrativa Direttiva del Ministro

C - Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste.

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Obiettivo operativo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Indicatori</i>	<i>Fonte</i>
<i>Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo</i>	<i>Mantenimento, in funzione delle risorse finanziarie concesse, del grado di efficienza e della prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare allo scopo di garantire in ogni contesto, ivi compresi i fenomeni immigratori clandestini, la salvaguardia della vita umana in mare</i>	Mantenimento in efficienza del dispositivo S.A.R., controlli sul naviglio nazionale ed estero ai fini della safety e della security, nonché controlli in porto e monitoraggio del traffico marittimo ai fini della sicurezza.	Esercitazioni addestrative Controlli sulle "Hezmat notification" inviate Formazione specialistica del personale militare Disponibilità operativa dei mezzi navali, terrestri ed aerei Interventi per fronteggiare l'immigrazione clandestina	Nota Integrativa
	<i>Controlli e visite di sicurezza sul naviglio nazionale e sulle navi straniere che attraccano nei porti italiani, per assicurare, in funzione delle risorse finanziarie disponibili, il rispetto della normativa vigente in materia di Safety. Analisi delle criticità, aggiornamento e riordino della normativa in materia di sicurezza della navigazione</i>		Verifiche a bordo del naviglio nazionale Controlli di sicurezza alle navi straniere con priority 1 Controlli alle port facilities Operatività dei centri VTMIS (vessel traffic management information system)	
	<i>Controlli e visite nei porti e a bordo delle navi nazionali e straniere soggette, per garantire, in relazione agli stanziamenti disponibili, la sicurezza nei confronti del terrorismo</i>		Disponibilità della rete AIS (automatic identification system) e del server SSN (safe sea net) nazionali Controlli sulle "Port notification" inviate	
	<i>Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo</i>			
<i>Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue</i>	<i>Attività di polizia marittima e portuale, in relazione alle risorse finanziarie concesse. In particolare, azioni di</i>	Salvaguardia del demanio marittimo e dell'ambiente marino mediante azioni preventive	Ispezioni demaniali Controlli sulla navigazione da diporto	

<i>risorse</i>	<p><i>controllo lungo le coste e nel mare territoriale per prevenire e reprimere gli abusi sul demanio marittimo, vigilare sul corretto svolgimento della navigazione da diporto, assicurare l'osservanza delle ordinanze in materia di sicurezza portuale e balneare</i></p> <p><i>Vigilanza finalizzata alla tutela delle risorse ittiche ed al rispetto della normativa nazionale e comunitaria in materia di pesca marittima, in funzione dei fondi assegnati</i></p> <p><i>In ragione degli stanziamenti concessi, azioni di vigilanza finalizzate alla tutela dell'ambiente marino mediante controlli per la prevenzione degli inquinamenti, per la salvaguardia delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi</i></p>	<p><i>l'abusivismo e l'inquinamento marino, per la tutela degli interessi dominicali, delle aree marine e dei beni archeologici sommersi. Vigilanza sulla navigazione da diporto e sul litorale a tutela dei bagnanti. Controlli sulla filiera di pesca marittima</i></p>	<p>Interventi a tutela dei bagnanti</p> <p>Controlli sull'acceso nei porti</p> <p>Controlli sulla filiera della pesca marittima</p> <p>Controlli per la lotta all'inquinamento marino</p> <p>Missioni aereonavali a tutela delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi</p> <p>Formazione specialistica del personale militare</p>	
<i>Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipui compiti istituzionali</i>	<p><i>Organizzazione e svolgimento di eventi internazionali in campo marittimo che si svolgono in Italia</i></p> <p><i>Sviluppo e gestione della rete AIS del Mediterraneo (MARE_Σ, Mediterranean AIS Regional Exchange System)</i></p>	<p><i>Organizzazione di una esercitazione internazionale di soccorso in mare e del secondo Forum delle Guardie costiere del Mediterraneo. Gestione della rete AIS MARE&#931; (Mediterranean AIS Regional Exchange System).</i></p>	<p>Realizzazione del World Maritime Day Parallel Event</p> <p>Realizzazione del 44° Port State Control Committee</p> <p>Disponibilità della rete AIS del Mediterraneo</p> <p>Gestione delle informazioni AIS provenienti dai Paesi esteri</p>	
<i>Gestione del settore concernente il personale</i>	<i>Miglioramento della formazione e dell'addestramento del personale marittimo</i>	Attivazione delle procedure per l'informatizzazione delle matricole del personale marittimo: Verifiche	Redazione di nuovo decreto direttoriale per lo svolgimento degli esami per il	

<i>marittimo</i>	<p>sull'attività dei centri di formazione marittima autorizzati e analisi delle criticità del vigente sistema della formazione richiesta per il conseguimento delle abilitazioni professionali.</p> <p><i>Informatizzazione delle matricole del personale marittimo</i></p>	<p>conseguimento delle abilitazioni marittime</p> <p>Informatizzazione dei dati relativi al personale marittimo</p> <p>Ispezione ad almeno un terzo dei centri di formazione autorizzati</p>
------------------	---	--

Si evidenzia l'eterogeneità degli indicatori sopra specificati, risultando gli stessi in parte di tipo quantitativo, con valori espressi in diverse unità di misura, e in parte di tipo qualitativo. Pertanto, è stato necessario normalizzare i dati ad essi inerenti, affinché potessero essere espressi attraverso misurazioni confrontabili tra loro e aggregabili, poi, in un indice sintetico. Il rapporto tra il risultato raggiunto e il valore proposto determina un indice di efficacia, che è uguale o superiore a 1, in caso di raggiungimento del risultato prefissato, ovvero inferiore a 1, nel caso contrario. La media semplice di tali rapporti fornisce l'indice sintetico del settore.

Per costruire l'indice sintetico per il settore **A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture**, sono stati presi in considerazione i 5 obiettivi strategici ad esso connessi:

1. Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
2. Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale
3. Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio
4. Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche
5. Definizione dell'assetto tecnico–normativo del Demanio Marittimo
6. Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione

Detti obiettivi strategici si articolano in diversi obiettivi operativi a cui è associato un indicatore di risultato, che si può riscontrare anche nelle note integrative al bilancio dello Stato dell'anno 2011, oltre che nella Direttiva del Ministro.

Per costruire l'indice sintetico, sono stati, però, considerati solo i seguenti indicatori più significativi della la priorità politica “Sicurezza”:

- Il rapporto tra il numero dei progetti studi istruiti rispetto a quelli presentati
- Il rapporto tra il numero di visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio rispetto a quelle previste (2 visite annuali per ogni diga)
- Il rapporto tra il numero di visite periodiche per le opere di derivazione rispetto a quelle previste (2 visite annuali per ogni opera)
- Stipula convenzioni di finanziamento per progetti ritenuti ammissibili - N. convenzioni stipulate/ N. convenzioni da stipulare
- Predisposizione della relazione al Ministro sui temi Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale, Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio, Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche, Definizione dell'assetto tecnico–normativo del Demanio Marittimo
- Ricognizione delle procedure di qualificazione e di abilitazione degli organismi: il rapporto tra il numero di richieste pervenute e le autorizzazioni rilasciate e il rapporto tra il numero di richieste pervenute e il numero di richieste rilasciate.

La media dei rapporti tra risultato raggiunto e valore proposto fornisce un indice sintetico pari 1 poiché gli obiettivi risultano pienamente raggiunti.

Di seguito la tabella degli indicatori con i valori previsti e quelli conseguiti.

Indice A – Sicurezza vigilanza e regolamentazione nelle infrastrutture

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Descrizione indicatore</i>	<i>Valore indicatore PREVENTIVO 2011</i>	<i>Valore indicatore CONSUNTIVO 2011</i>
Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	N. visite/2 x N. dighe in costruzione o in esercizio secondo programma	100%	100%
	N. progetti istruiti/N. progetti presentati	100%	100%
	N. visite/2 x N. opere di derivazione	100%	100%
	N. convenzioni stipulate/ N. convenzioni da stipulare	90%	90%
Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale	Predisposizione di una relazione al Ministro	si	si
Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio	Predisposizione di una relazione al Ministro	si	si
Assetto dei contratti afferenti alle opere pubbliche	Predisposizione di una relazione al Ministro	si	si
Definizione dell'assetto tecnico-normativo del Demanio Marittimo	Predisposizione di una relazione al Ministro	si	si
Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione	N. richieste pervenute/N. autorizzazioni rilasciate, N. richieste pervenute/ N. certificazioni rilasciate	70%	70%

Per l'indice **B - Gestione della sicurezza e della mobilità**, è stata presa in considerazione la quasi totalità degli indicatori individuati nelle note integrative, pervenendo ad un indice sintetico pari a 1,04.

Di seguito la tabella degli indicatori con i valori previsti e quelli conseguiti.

Indice B - Gestione della sicurezza e della mobilità

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Descrizione indicatore</i>	<i>Valore indicatore PREVENTIVO 2011</i>	<i>Valore indicatore CONSUNTIVO 2011</i>
Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	N. risposte trasmesse/N. interrogazioni parlamentari pervenute	100%	100%
	N. verifiche in ordine ai requisiti sul mantenimento della qualità di Organismo Notificato effettuate/ N. verifiche programmate	100%	100%
	Report di verifica al Ministro per la vigilanza sull'ANSF	si	si
	N. verbali prodotti per le verifiche e prove tecniche sugli impianti a fune/ N. richieste di verifica	100%	100%
	N. verbali prodotti per le verifiche e prove tecniche su linee ferroviarie e sistemi di trasporto rapido di massa	100%	100%
	N. verbali prodotti/ N. prodotti per le verifiche e prove tecniche su rotabili	100%	100%
	Analisi dei primi risultati delle previsioni di traffico	si	si
	Aumento delle INFO ricevute nel 2011 rispetto a quelle ricevute nel 2010	si	si
	N. eventi e manifestazioni realizzate/ N. eventi e manifestazioni da realizzare	100%	100%
	Controlli effettuati su strada dei veicoli commerciali/controlli da effettuare	100%	100%
Miglioramento della sicurezza del lavoro marittimo	Controlli effettuati sui servizi di linea interregionali di competenza statale e sulle imprese ai sensi del d.l.vo 285 del 2005/controlli programmati	100%	100%
	Monitoraggio dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi (N. navi verificate/ N. navi da verificare)	350	568
	N. bozze accordi bilaterali e multilaterali di navigazione tra Italia e altri paesi/ n. proposte presentate	100%	100%
	N. risposte a quesiti sulla disciplina nazionale, comunitaria ed internazionale del personale marittimo/N. richieste pervenute	100%	100%

Particolare attenzione va posta agli obiettivi e agli indicatori rilevati per l'indice **C-Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste**. I 4 obiettivi strategici nell'ambito di questo programma, assegnati dal Ministro al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto risultano pienamente raggiunti. Il relativo indice di efficacia risulta pari a 1,17.

Il Comando Generale fornisce un valore ottenuto nel 2011 quale indice medio nazionale di efficacia pari a 1,17 per gli indicatori definiti. Tale valore maggiore dell'unità segnala, evidentemente, che i risultati raggiunti sono stati in alcuni casi uguali, ma per lo più superiori a quelli previsti in fase di preventivo. Se posti a confronto con i valori raggiunti negli anni passati (1,03 nel 2010, 1,16 nel 2009 e 1,36 nel 2008), si evidenziano complessivamente i soddisfacenti risultati raggiunti dal Corpo che, comunque, è riuscito a garantire efficacia ed efficienza nei propri delicatissimi servizi di spiccata valenza sociale, quali: la salvaguardia della vita umana in mare (ricerca, soccorso ed assistenza in mare); la sicurezza della navigazione marittima anche in termini di *security*; la tutela del demanio marittimo; la sorveglianza sulle attività ludiche ed economiche svolte in mare e lungo le coste (diporto nautico, balneazione, traffico mercantile, pesca marittima); la tutela dell'ambiente, ivi comprese le aree marine protette e le zone archeologiche sommerse, nonché il concorso in attività volte a fronteggiare tanto le azioni illecite quanto le emergenze di vario carattere e portata, come l'immigrazione clandestina e i disastri naturali.

In particolare, l'attività operativa è stata sempre posta in primo piano nelle continue valutazioni volte a razionalizzare e a contenere la spesa garantendo, al tempo stesso, il perseguitamento degli obiettivi prefissati.

Di seguito la tabella degli indicatori con i valori previsti e quelli conseguiti.

Indice C- Sicurezza e il controllo nei mari nei porti e sulle coste

Obiettivo strategico	Descrizione indicatore	Valore indicatore PREVENTIVO 2011	Valore indicatore CONSUNTIVO 2011
Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	Esercitazioni addestrative	3.500	5.865
	Controlli sulle "Hezmat notification" inviate	1.200	1.880
	Formazione specialistica del personale militare	450	453
	Disponibilità operativa dei mezzi navali, terrestri ed aerei	306	281
	Interventi per fronteggiare l'immigrazione clandestina	12.000	19.212
	Verifiche a bordo del naviglio nazionale	45.000	31.268
	Controlli di sicurezza alle navi straniere con priority 1	100%	86%
	Controlli alle port facilities	35.000	46.557
	Operatività dei centri VTMIS (vessel traffic management information system)	100%	100%
	Disponibilità della rete AIS (automatic identification system) e del server SSN (safe sea net) nazionali	99,8%	98,9%
Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	Controlli sulle "Port notification" inviate	4.000	4.757
	Ispezioni demaniali	140.000	168.760
	Controlli sulla navigazione da diporto	120.000	154.246
	Interventi a tutela dei bagnanti	120.000	138.238
	Controlli sull'acceso nei porti	145.000	136.276
	Controlli sulla filiera della pesca marittima	155.000	183.521
	Controlli per la lotta all'inquinamento marino	150.000	169.589
	Missioni aeronavalni a tutela delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi	12.000	11.849
Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precipi compiti istituzionali	Realizzazione del World Maritime Day Parallel Event	SI	SI
	Realizzazione del 44° Port State Control Committee	SI	SI
	Disponibilità della rete AIS del Mediterraneo	99,8%	100%
	Gestione delle informazioni AIS provenienti dai Paesi esteri	144.000.000	376.649.250
Gestione del settore concernente il personale marittimo	Redazione di nuovo decreto direttoriale per lo svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni marittime	SI	SI
	Informatizzazione dei dati relativi al personale marittimo	SI	SI
	Ispezione ad almeno un terzo dei centri di formazione autorizzati	33%	33%

Attraverso questo tipo di analisi avviata, come detto, nel 2008, è stato possibile sperimentare sul campo le difficoltà di misurazione dei risultati, anche in considerazione della diversità degli obiettivi e dei relativi indicatori individuati anno per anno. I valori degli indici elaborati sono riportati nella tavola 6 allegata.

Questa attività è stata resa possibile dall'esperienza effettuata negli anni dal Ministero, sulla misurazione dei risultati in sede di programmazione strategica con la Direttiva del Ministro e il suo monitoraggio e con la redazione della nota integrativa. L'impegno maggiore si è concentrato soprattutto per assicurare la coerenza dei contenuti dei due documenti, attraverso il coordinamento degli attori e delle funzioni organizzative rispettivamente coinvolte (ad es. OIV, centri di responsabilità amministrativa, nuclei di valutazione della spesa, uffici di bilancio, ecc.), e l'integrazione degli strumenti di rilevazione (degli obiettivi e degli indicatori) e dei sistemi informativi a supporto dei due processi (pianificazione delle performance e programmazione economico-finanziaria e di bilancio).

Il valore di questo lavoro pertanto, come già negli anni passati, è molteplice poiché evidenzia la misurazione dei risultati ed induce nelle necessarie riflessioni, anche di tipo metodologico per orientare le scelte negli anni successivi.

Programma Infrastrutture Strategiche		di cui: delibere CIPE						Stato di avanzamento		
		n. macro opere	n. opere	costo totale	n. opere deliberate	di cui stradali	costo	di cui stradali	ferroviearie	risorse disponibili
Valichi	13	18.109	6	1	5	13.387	205	1.3.182	2.297	4
Corridoio plurimodale padano	74	47.278	34	22	12	32.166	16.738	15.428	17.661	17
Corridoio plurimodale tirreno-brennero	5	5.651	3	2	1	5.025	2.731	2.304	2.126	1
Corridoio plurimodale tirreno-nord europa	103	53.834	80	74	6	33.325	22.586	10.739	17.112	61
Corridoio plurimodale adriatico	17	1.711	4	2	2	753	324	429	753	3
Corridoio plurimodale dorsale centrale	10	5.243	1	1	-	506	506	-	571	1
Mo.S.E.	1	5.496	9(*)	-	-	5.496	-	-	3.694	9
Ponte S. Pietro Messina ***	2	6.950**	1	1	-	6.100	6.100****	-	1.300***	1
Corridoio trasversale e dorsale appenninica	53	50.022	26	22	4	10.870	7.627	3.243	4.665	15
Sistemi urbani	81	26.094	44	3	2	17.411	909	631	11.401	36
Piastrelistica euro mediterranea Sardegna	17	2.887	4	4	-	964	964	-	983	4
HUB portuali	17	2.611	8	-	-	1.865	-	-	1.515	5
HUB interportuali	28	1.663	18	-	-	629	-	-	553	13
Allacciamenti ferroviari e stradali - Grandi Hub aeroportuali	3	660	2	-	1	570	-	-	270	1
Schemi idrici	45	2.733	28	-	-	1.463	-	-	1.517	26
Piano degli interventi nel comparto energetico	6	1.656	7	-	-	1.636	-	-	1.656	5
Edilizia organi istituzionali	1	346	1	-	-	346	-	-	286	1
Edilizia scolastica sicurezza	1	489	1	-	-	489	-	-	489	-
Edilizia penitenziaria	1	503	1	-	-	503	-	-	503	-
TOTALE	478	233.936	269	132	33	133.535	58.690	45.936	69.352	205
									51	56.786
										18.332

Fonte Ministero Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione

(*) il valore si riferisce alle tranches di finanziamento

(**) importo al netto delle opere compensative e comprensivo degli oneri finanziari

(***) intervento in corso di approfondimento

**** ivi comprese le opere ferroviarie

M_IT-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0019134-22/05/2012-USCITA



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

RAPPORTO SULL'ATTIVITA' DI ANALISI E DI REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO – ARTICOLO 9, COMMA 1 – QUATER DEL D.L. 185/2008

PREMESSA

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211 “Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” ha disciplinato la nuova struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando attuazione alla legge 14 luglio 2008, n. 121 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l’adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell’art. 1, commi 376 e 377, delle legge 24 dicembre 2007, n. 244”.

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 212 “Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” ha disciplinato la riorganizzazione del Gabinetto del Ministro.

Il Ministero è articolato su 5 Centri di Responsabilità: il Gabinetto, il Dipartimento per le infrastrutture gli affari generali ed il personale, il Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Comando Generale delle Capitanerie di porto.

Dal punto di vista della struttura, con il decreto ministeriale n. 307 del 2 aprile 2009 sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale ed i relativi compiti ad essi demandati.

La struttura del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale è articolata a livello centrale in 9 direzioni generali funzionalmente dipendenti dal Dipartimento e a livello periferico, in 9 provveditorati interregionali alle opere pubbliche. Una delle direzioni dipendenti dal Dipartimento è la Direzione Generale del personale e degli affari generali, articolata in 3 sedi a livello centrale, alla quale è stata affidata la gestione unificata dei capitoli per le spese di funzionamento anche per l'esercizio finanziario 2011 con decreto interministeriale del 14 aprile 2011.

La struttura del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici è articolata, a livello centrale, in 9 direzioni generali e, a livello periferico, in 5



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento, le quali dirigono e coordinano le attività di 112 uffici periferici di cui:

- **88 U.M.C.** - Uffici della Motorizzazione Civile
- **12 C.P.A.** - Centri Prova Autoveicoli
- **7 U.S.T.L.F.** - Uffici Speciali per i Trasporti a Impianti Fissi
- **5 Uffici di Coordinamento** delle sedi non dirigenziali

Nell'assetto organizzativo del Ministero è, inoltre, incardinato il **Consiglio Superiore dei lavori pubblici**, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204.

Ai sensi dell'articolo 2, comma 4 del D.P.R. n. 211/08, il **Comando Generale delle Capitanerie di porto** dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, di cui all'articolo 7 dello stesso Regolamento, sulla base delle direttive e degli indirizzi del Ministro.

Alla stregua della nuova organizzazione prevista, operano, altresì, presso il Ministero:

- **la Struttura Tecnica di Missione** di cui all'articolo 163 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163; - **il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici**; - **l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari**, deputato a svolgere i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE; - **la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie**, chiamata a svolgere i compiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE; - **la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica** ed **il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori**, che esercitano le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Per completare il quadro di riferimento entro il quale collocare l'attività gestionale, bisogna evidenziare che questa Amministrazione ha subito un rilevante impatto dalle disposizioni normative di contenimento della spesa pubblica che si sono succedute nel corso degli ultimi anni e che hanno ridotto sensibilmente le risorse finanziarie assegnate.

Tali riduzioni, intervenute su una struttura che era stata da poco soggetta all'accorpamento di due precedenti ministeri, hanno amplificato gli effetti negativi sull'attuazione dei programmi di



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

competenza e sulla programmazione della attività istituzionale anche alla luce della riorganizzazione sopra descritta.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

a. QUADRO DI RIFERIMENTO

In via preliminare si osserva che i tagli degli stanziamenti di bilancio sui capitoli appartenenti alla categoria dei consumi intermedi, disposti anche nel corso degli ultimi esercizi finanziari, diventano sempre più consistenti ed impediscono quindi di ricorrere, se non in misura ridotta, all'utilizzo di strumenti di flessibilità e di programmazione. In particolare, l'incertezza sulla effettiva disponibilità delle risorse, che vengono assegnate in diversi momenti dell'anno finanziario, comporta la necessità di attuare continui cambiamenti su una programmazione contabile di partenza (crono programmi) con ripercussioni sul funzionamento degli uffici, sia della sede centrale che di quella periferica, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti legislativamente previsti.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con meri tagli lineari, è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali che questa Amministrazione avrebbe dovuto affrontare.

Le implicazioni sono risultate ancora più negative per effetto della complessità della struttura organizzativa distribuita sul territorio nazionale e dei numerosi provvedimenti di riordino del Ministero stesso che ha vissuto nell'ultimo decennio radicali modifiche istituzionali.

Si è cercato, pertanto, nell'ultimo triennio di focalizzare l'attenzione sulla razionalizzazione della spesa per beni e servizi con l'obiettivo di migliorare la qualità degli acquisti, la rapidità delle procedure di approvvigionamento pubblico e la riduzione dei costi.

Per quanto riguarda la procedura di acquisto dei beni di facile consumo, vengono utilizzate le convenzioni CONSIP, nonché il mercato elettronico CONSIP per acquisti di beni e servizi sotto la soglia stabilita dalla normativa (decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare art. 125 recante le modalità di acquisizione dei lavori, servizi e forniture in economia; D.P.R. n. 207 del 5/10/2010 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"; legge 13/12/2010 n. 220, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011); legge 13/12/2010, di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e del bilancio pluriennale per il triennio 2011-2013).

Per quanto riguarda le modalità di gestione, viene utilizzato come d'altronde avviene per le altre amministrazioni centrali dello Stato, il sistema informativo e informatico messo a disposizione dal MEF (sistema SICOGE). Tale sistema consente di monitorare costantemente i flussi finanziari ed economici nonché di produrre direttamente i documenti contabili necessari.

Inoltre, solo alcune strutture periferiche dell'Amministrazione, i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche, hanno iniziato ad utilizzare, a partire dall'esercizio finanziario 2012, il sistema SICOGE mentre gli uffici della motorizzazione sono ancora in attesa di implementazione del predetto sistema, e continuano, pertanto, ad utilizzare i sistemi previgenti, adottati dalle Ragionerie Territoriali.

Il valore della situazione debitoria complessiva al 31/12/2011 è pari ad euro 16.545.789,31 di cui euro 3.608.729,57 per quei capitoli allocati nei Centri di Responsabilità di questa Amministrazione ed affidati alla Direzione Generale per il Personale e gli AA.GG. in gestione unificata per l'esercizio finanziario 2011, con decreto interministeriale del 14 aprile 2011.

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche appartenenti a questa Amministrazione, che si trovano ormai da diversi anni in estrema sofferenza.

Al riguardo, si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione.

Canoni

Relativamente alle spese per canoni ed utenze, deve essere considerato che, a fronte della sostanziale incomprimibilità della spesa per il funzionamento degli uffici, i relativi stanziamenti (circa il - 10% annuo), a far data dall'anno 2002, non sono risultati sufficienti alla copertura delle spese.

L'importo relativo alla situazione debitoria al 31.12.2011, per questa tipologia di spesa, risulta essere pari ad € 2.466.764,23.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Altre spese di funzionamento

Le altre spese di funzionamento attengono a noleggi (es. stampanti), facchinaggio, cancelleria, stampati, spese postali, fitti ecc.. Relativamente a tali spese, si evidenzia che trattasi di acquisti di beni e servizi necessari al funzionamento degli uffici dell'Amministrazione e che pertanto non sono ulteriormente riducibili in maniera sostanziale; considerato altresì che – come detto - nel corso degli anni gli stanziamenti sono stati notevolmente ridotti.

L'importo relativo alla situazione debitoria al 31.12.2011, per questa tipologia di spesa , risulta essere pari ad **€ 622.111,47**.

Esercizio mezzi di trasporto.

Tale tipologia di spesa risulta essere incomprimibile in quanto l'utilizzo delle autovetture di servizio, soprattutto nelle sedi periferiche, è strettamente necessaria per lo svolgimento dei compiti istituzionali spesso da svolgere su tutto il territorio nazionale.

L'importo relativo alla situazione debitoria al 31.12.2011, per questa tipologia di spesa , risulta essere pari ad **€ 167.880,84**.

Spese sanitarie

Parimenti incomprimibili sono da considerare le spese sanitarie, riferibili al personale operante sia presso le sedi centrali che periferiche dell'Amministrazione, in ottemperanza delle disposizioni imperative del D. L.vo 81/2008, particolarmente onerose per le categorie di lavoratori assegnati a mansioni di natura squisitamente tecnica. Su tale tipologia del debito ha inciso la questione delle visite fiscali che ha determinato contenziosi con alcune Regioni sino all'emissione di decreti ingiuntivi.

Pertanto, lo stanziamento ulteriormente richiesto è stato reso disponibile solo ad esercizio finanziario già chiuso.

L'importo relativo alla situazione debitoria al 31.12.2011, per questa tipologia di spesa , risulta essere pari ad **€ 94.744,91**.

Missioni

Molti uffici dell'Amministrazione espletano la loro attività svolgendo missioni e sopralluoghi sia di natura amministrativa che tecnica. Per quanto riguarda dette spese, nonché per ispezioni e vigilanza



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di competenza dei provveditorati interregionali alle OOPP, gli esigui importi assegnati in bilancio nell'esercizio finanziario 2011 non hanno consentito il rimborso delle spese al personale, che ha comunque svolto l'attività in parola, rientrante tra i compiti di istituto ed il cui mancato svolgimento può determinare in taluni casi l'insorgere di responsabilità penale a carico del personale medesimo.

L'importo relativo alla situazione debitoria al 31.12.2011, per questa tipologia di spesa, risulta essere pari ad € 411.901,33.

b. MECCANISMI DI FORMAZIONE DI DEBITI

L'accumulo del debito nell'anno 2011 e soprattutto negli esercizi finanziari trascorsi relativo ai capitoli di spesa della categoria economica 2, come già fatto presente, è dovuto, oltre alla riduzione di risorse previste nelle ultime leggi finanziarie, anche e soprattutto alla vicenda del *"Fondo da ripartire per l'estinzione dei debiti pregressi contratti dalle amministrazioni centrali dello Stato nei confronti di enti, società, persone fisiche, istituzioni ed organismi vari"*.

Infatti, i debiti accumulati fino al 2008 e segnalati da questa Amministrazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze sono stati pagati con fondi correnti relativi agli anni 2008 e 2009, poiché il medesimo Dicastero ha assegnato le somme richieste solo in prossimità della chiusura degli esercizi finanziari, mentre questo Ministero, al fine di evitare tagli di utenze, e la formazione di nuove partite debitorie (interessi moratori) aveva avviato alcune procedure di liquidazione dei debiti pregressi con le risorse correnti di bilancio.

Successivamente con le risorse assegnate per i debiti pregressi non è stato possibile il pagamento delle ulteriori spese correnti, né si è potuto attuare una variazione compensativa tra piani gestionali.

Il ritardo nell'assegnazione dei fondi in presenza di suddetti vincoli, ha determinato pertanto, di fatto, l'impossibilità di un razionale utilizzo delle risorse.

Infatti, per quanto riguarda l'assegnazione del Fondo debiti pregressi nell'esercizio finanziario 2011, c'è da rilevare che la disponibilità delle risorse assegnate e prelevate dal "Fondo debiti pregressi" è arrivata con estremo ritardo pregiudicando, di conseguenza, la possibilità di



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

appianare in toto tutta la situazione debitoria 2009-2010 rappresentata precedentemente al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La Direzione Generale per il personale e gli Affari Generali, avendo la gestione unificata di tutti i capitoli inerenti le spese di funzionamento di questa Amministrazione, ha dichiarato che a causa del numero di personale assegnato alle rispettive divisioni, non ha potuto estinguere la totalità delle situazioni debitorie rappresentate.

Una considerazione particolare merita il caso della copertura finanziaria dei rimborsi spese dovuti al personale dei Provveditorati alle Opere Pubbliche che effettuano per i privati o per altre amministrazioni pubbliche rilievi accertamenti e sopralluoghi, poiché, indipendentemente dall'entità del debito, la mancata corresponsione degli emolumenti dovuti determina importanti riflessi sulla attività istituzionale dell'Amministrazione.

Tali rimborsi dovevano essere assicurati dai versamenti in conto entrate su capitoli intestati sia a questa Amministrazione che al Ministero dell'Economia; gli importi in parola avrebbero dovuto poi essere riassegnati sull'attuale capitolo 1240. Quest'ultimo, causa la procedura delle riassegnazioni è stato sempre carente dei fondi per provvedere ai rimborsi spese in favore del personale che effettua tuttora, per privati o altre Amministrazioni, sopralluoghi, accertamenti e vigilanza sulle opere dei consorzi di bonifica etc..

Inoltre, appare significativo il debito accumulatosi sulla spesa per "indennità e rimborso spese di trasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione...." da addebitare, in gran misura, a mancate riassegnazioni non avvenute nel tempo.

2. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

Nella Tavola 1, distinta come previsto dalla circolare n. 38 in data 15 dicembre 2010 della RGS nonchè dalla circolare n. 6 del 27 febbraio 2012, per l'esercizio finanziario 2011, sono state riportate le indicazioni aggregate sulla consistenza dei debiti e sul loro relativo smaltimento, articolati per la categoria 2 - consumi intermedi -.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

3. ANALISI DETTAGLIATA DELLE POSIZIONI DEBITORIE

Nelle Tavole 2, e 2 bis, anche in questo caso inerenti l'esercizio finanziario 2011, sono state fornite indicazioni maggiormente dettagliate in merito alla consistenza totale del debito ed agli esercizi di formazione. Sono forniti, altresì, tutti i dati, sia anagrafici che contabili, del capitolo in corrispondenza del quale si forma la citata posizione debitoria.

4. MISURE E INTERVENTI ATTUATI/PROGRAMMATI PER EVITARE LA FORMAZIONE DEI DEBITI.

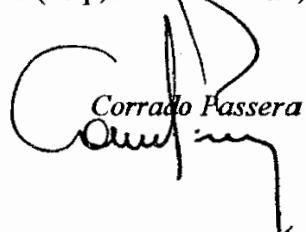
La formazione del debito scaturisce fondamentalmente dal disallineamento temporale tra contrazione delle risorse finanziarie ed interventi di razionalizzazione organizzativa e funzionale.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con tagli lineari è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali.

In realtà l'ottimizzazione della spesa per i consumi intermedi richiede interventi che presuppongono un processo di razionalizzazione ed una programmazione condivisa sui tempi medio lunghi .

Nel corso delle ultime legislature il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha operato una serie di misure, al fine di razionalizzare gli spazi degli uffici e degli archivi, riuscendo così ad ottenere una sensibile riduzione delle spese. In questo senso è iniziato un lavoro di studio attinente la razionalizzazione degli spazi e della dislocazione dei diversi uffici sul territorio nazionale, teso a raggiungere ulteriori risparmi in termini contabili sulle spese di funzionamento, già da diversi esercizi finanziari in estrema sofferenza.

Si cita inoltre, quale altro esempio per un intervento teso a ridurre i costi di gestione anche il possibile passaggio a tecnologie informatiche e multimediali. Anche se di probabile minor impatto/risparmio, va considerata è la possibilità di traslare tutta la corrispondenza nonché le linee telefoniche da / per l'interno/esterno su sistemi informativi avanzati (voip, mail certificate, pec).



Corrado Passera

tavola 1. - RIEPILOGO DELLA SITUAZIONE DEBITORIA (valori in euro)

AVVIAZIONE - SITUAZIONE DEBITORIA (valori in euro) ANNO 2011									
Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Stanziamento debiti
2	2	14	10	1208	1	Funzionamento uff. periferici	369.805,90	2011	0,00
2	2	14	10	1208	1	Funzionamento uff. periferici	105.724,97	2011	0,00
2	2	14	10	1208	16	Canoni	2.789,83	2006	0,00
2	2	14	10	1208	16	Canoni	79.194,69	2009	0,00
2	2	14	10	1208	16	Canoni	82.199,68	2010	0,00
2	2	14	10	1208	16	Canoni	331.374,82	2011	0,00
2	2	14	10	1208	17	Cancelleria	173.936,63	2011	0,00
2	2	14	10	1208	18	Esercizio mezzi di trasporto	94.818,02	2011	0,00
2	2	14	5	1210	1	Funzionamento uff. periferici	45.530,00	2011	0,00
2	2	32	3	1238	1	Funzionamento uff. periferici	49.199,65	2009	0,00
2	2	32	3	1238	1	Funzionamento uff. periferici	64.206,02	2010	0,00
2	2	32	3	1238	1	Funzionamento uff. periferici	1.508.624,98	2011	0,00
2	2	32	3	1238	1	Funzionamento uff. periferici	581.467,55	2011	0,00
2	2	32	3	1238	2	Missioni Interno	36.502,57	2011	0,00
2	2	32	3	1238	3	Soprauoghi tecnici	73.625,64	2011	0,00
2	2	32	3	1238	6	Spese per accertamenti sanitari	94.618,76	2011	0,00
2	2	32	3	1238	16	Canoni	23.543,20	2008-2011	0,00
2	2	32	3	1238	16	Canoni	391.221,94	2011	0,00
2	2	32	3	1238	16	Canoni	1.653,10	2011	0,00
2	2	32	3	1238	16	Canoni	57.600,00	2011	0,00
2	2	32	3	1238	16	Canoni	140.278,24	08-2008-2010-20	0,00
2	2	32	3	1238	16	Canoni	59.561,08	08-2009-2010-20	0,00
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	263.137,03	2009-2010-2011	0,00
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	76.214,10	2011	0,00
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	50.079,32		0,00

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Stato di debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smittimento debiti	Scadimento definitivo	Impagno a rendiconto	Note
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	882,30	2008	0,00	372.384,32		Xerox 15244
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	1.704,60	2009	0,00	372.384,32		Xerox 15244
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	1.705,60	2010	0,00	372.384,32		Xerox 15244
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	1.706,60	2011	0,00	372.384,32		Xerox 15244
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	11.109,35	2010	0,00	372.384,32		pentaprimum (via arte)
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	6.748,17	2011	0,00	372.384,32		oce italia (via arte)
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	5.662,80	2011	0,00	372.384,32		km (via arte)
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	13.290,34	2007-2010	0,00	372.384,32		errebian decreto ingiuntivo
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	2.019,60	2007	0,00	372.384,32		rifi
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	6.618,10	2011	0,00	372.384,32		merit plurifennale
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	39.107,38	2001-2002-2003	0,00	372.384,32		FELIAN-CONTENZIOSO in sospeso
2	2	32	3	1238	17	Cancelleria	26.780,58	2011	0,00	372.384,32		OCE ITALIA plurimennale senza autorizzazione
2	2	32	3	1238	18	Esercizio mezzi di trasporto	885,00	2006	0,00	31.078,00		ABONNAMENTO AL GIORNALE "SOLE 24 ORE" PROVOPER LAZO ROMA
2	2	32	3	1238	18	Esercizio mezzi di trasporto	39.603,82	2011	0,00	31.078,00		Per carenza di fondi 2011 non è stato possibile assumere l'impegno plurimennale di scita
2	2	32	3	1238	23	fatto locali	3.500,00	2011	0,00	43.947,00		Incremento ISTAT affitto Pordenone
2	2	32	3	1238	24	Convegni	1.727,15	2011	0,00	10.000,00		NICOLAI - rilievo impegno
2	2	32	5	1240	1	Accertamenti e sopralluoghi	289.811,18	2011	0,00	9.735,00		MANCATE RASSEGNAZIONI
2	2	32	3	1280	10	denominazione non presente	25.740,00	2009	0,00	0,00		ADN KRONOS- respinto pagamento da BKI
2	2	19	2	1609	7	Canonici	65.888,27	2006-2011	0,00	89.790,00		CANONI (AMA - HERA - ACEA)
2	2	19	2	1609	7	Canonici	10.022,57	2008-2009-2010-2011	0,00	89.790,00		MANUTENCOPI OMENI RITARDATO PAGAMENTO RICHIESTI CON FATTURA DEL MARZO 2012
2	2	14	11	1611	7	Canonici	91.562,22	2011	0,00	131.557,00		canoni (AMA-HERA-ACEA)
2	2	14	11	1611	7	Canonici	14.244,12	2008-2009-2010-2011	0,00	131.557,00		MANUTENCOPI OMENI RITARDATO PAGAMENTO RICHIESTI CON FATTURA DEL MARZO 2012
2	2	14	10	1617	7	Canonici	66.487,59	2011	0,00	92.041,00		canoni (AMA-HERA-ACEA)
2	2	14	10	1617	7	Canonici	13.167,19	2008-2009-2010-2011	0,00	92.041,00		MANUTENCOPI OMENI RITARDATO PAGAMENTO RICHIESTI CON FATTURA DEL MARZO 2012
2	2	14	10	1617	19	fatto locali	74.876,49	2010	0,00	92.041,00		ragioni non dipendenti da quantificazioni di stanziamento

CDR	Codice Missioni'	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	stazionamento debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Stabilimento debiti	Stanziamento definitivo	Impagato e rendiconto	Note
2	2	14	10	1617	19	fitti locali	68.951,91	2011	0,00	92.041,00	regioni non dipendenti da quantificazioni di stanziamento
2	2	14	10	1660	1	Mantenzione sistema informativo	4.569,41	2010	0,00	3.540,00	regioni non dipendenti da quantificazioni di stanziamento
2	2	14	10	1660	1	Mantenzione sistema informativo	4.569,41	2011	0,00	3.540,00	regioni non dipendenti da quantificazioni di stanziamento
2	1	32	2	1058	1	acquisto riviste, giornali, altre pubblicazioni	46,20				Mancanza certificato camera di commercio
2	1	32	2	1058	7	cancelleria	20.791,11	2011			LUCCARINI
2	1	32	2	1058	7	cancelleria	2.491,63	2011			BENINI contratto del 31.12.2011
2	1	32	2	1058	8	canoni	263.137,03	2009-2010-2011			FER SERVIZI - sede piazza croce rossa
2	1	32	2	1058	8	canoni	185.896,44	2011			canoni (AMA-HERA-ACEA)
2	1	32	2	1058	8	canoni	14.490,00	2011			telecom (via arte)
2	1	32	2	1058	8	canoni	28.301,56	2008-2009-2010			ONERI PER RITARDATO PAGAMENTO MANUTENCOOP RICHIESTI CON FATTURA DEL MARZO 2012
											mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connesi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	1.858,00	2002			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connesi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	2.123,50	2003			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connesi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	4.921,00	2004			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connesi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	15.175,00	2005			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connesi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	24.445,00	2006			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connesi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	20.603,00	2007			mancata riassegnazione

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Stazionamento debiti	Impaginato e rendiconto	Note
2	3	13	9	1286	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connnessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	28.728,00	2008			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connnessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	719,00	2009			mancata riassegnazione
2	3	13	9	1286	Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connnessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	2.490,00	2010			prelievo per accantonamenti IGB
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	114.417,43	2000			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	280.540,74	2001			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	145.001,67	2002			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	486.416,09	2003			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	443.693,11	2004			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	408.760,02	2005			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	356.430,34	2006			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	115.491,18	2007			mancata riassegnazione
2	3	13	1	1321	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc.	48.986,03	2008			mancata riassegnazione

Categoria economica	CDR	Codice Misericordia	Codice programma	Capitolo	Pg	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Storciamento dell'attivo	Impagato a rendiconto	Note
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	352,03	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.190,85	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.206,05	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	161,00	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	941,60	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.135,85	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	300,03	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	115,00	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	311,03	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	313,03	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	300,63	2011			69.851,00	
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.280,15	2011			69.851,00	

Categoria economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	Situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Stadimento debiti	Impegnato a rendizione	Note
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	707,45	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	344,60	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	180,23	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	243,23	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	214,40	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.147,39	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	130,95	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	256,35	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.103,32	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	193,09	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	309,05	2011		69.851,00	
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	147,00	2011		69.851,00	

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smatramento debiti	Stanziamento definitivo	Impaginato a rendiconto	Note
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	345,83	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.260,36	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	164,17	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	274,80	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	242,20	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	452,55	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	178,95	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	193,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	319,80	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	366,20	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	336,20	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	405,97	2011		69.851,00		

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Stazionamento debiti	Stanziamento definitivo	Impegnato a rendimento	Note
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	164,64	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	378,29	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	399,19	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	315,83	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	493,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	329,03	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	2.227,50	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	164,05	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	317,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	168,55	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	21,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	379,86	2011		69.851,00		

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smobilimento debiti	Stanziamento definitivo	Impaginato a rendiconto	Note
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	233,80	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	141,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	147,75	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	126,25	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	130,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	341,93	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.226,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	547,35	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	284,73	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	394,32	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	146,68	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14	spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	276,21	2011		69.851,00		

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	Situazione debitaria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Stanziamento definitivo	Impegno a rendicontare	Note
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	266,80	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	241,86	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	851,74	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.360,30	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	318,50	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	517,70	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	1.402,90	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	175,20	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	183,90	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	967,87	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	285,00	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	2.425,10	2011		69.851,00		

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	Situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Stavimento debiti	Stanziamento definitivo	Impagato o rendiconto	Note
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	715,39	2011		69.851,00		
2	5	14	9	2941	14 spese per il funzionamento del servizio tecnico centrale, compresi i gettoni di presenza, le indennità di missione...	719,00	2011		69.851,00		
					Spese per il servizio di lancio di bollettini meteorologici per le navi del mediterraneo e per la raccolta delle info meteorologiche rilevate in mare ai fini della sicurezza della vita umana in mare	3.295.273,25	2011		8.949.115,00	8.949.115,00	
2	4	7	7	2200	1 Spese per la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare	3.200.765,35	2011		5.105.692,00	5.105.692,00	
					SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI, CURE, RICOVERI E PROTESI	125,65	2001				
2	3	13	1	1232	7 SPESA RELATIVA ALLA MANUTENZIONE DI IMPIANTI E ATTREZZATURE, NONCHE' ALL'ADEGUAMENTO DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO	250,00	2010				
2	3	13	1	1232	18 SPESA RELATIVA ALLA MANUTENZIONE DI IMPIANTI E ATTREZZATURE, NONCHE' ALL'ADEGUAMENTO DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO	57,2	2011				
2	3	13	1	1232	18 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	646,58	2003				
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	5.994,14	2005				

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	situazione debitoria al 31/12/2011	Esercizio di formazione	Smobilimento debiti	Stabilimento debiti definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	2.064,14	2006				
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	1.233,05	2007				
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	580,00	2008				
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	4.580,00	2009				
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	17.300,00	2010				
2	3	13	1	1232	19 SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI-NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	1320,75	2008				
2	3	13	1	1232	26 SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE NONCHE' PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI	3.808,27	2003				

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo Pg	Denominazione Pg	situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti	Speseamento definitivo	Impegno a rendimento	Note	
					SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE NONCHE' PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI.							
2	3	13	1	1232	26 SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE NONCHE' PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI.	13.642,86	2004					
					SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE NONCHE' PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI.	10.787,04	2010					
					SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE NONCHE' PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI.	1.409,40	2008					
					SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE NONCHE' PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI.	5.004,38	2005/2007					
	2	3	13	1	1232	26 ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	175,19	2007				
	2	3	13	1	1232	33 ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	199,46	2008				
	2	3	13	1	1232	33 ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	26.700,00	2011				
	2	3	13	1	1232	33 ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	5.529,35	2011				
					SPESSE PER STUDI, INDAGINI, ESPERIMENTI E DIFFUSIONE DELLA NORMATIVA PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, PER LA PROPAGANDA E LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI ATTUATA ANCHE ATTRAVERSO IL CENTRO DI COORDINAMENTO PER LA SICUREZZA STRADALE, MEZZI							
	2	3	13	1	1233	1 MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, PER LA PROPAGANDA E LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI ATTUATA ANCHE ATTRAVERSO IL CENTRO DI COORDINAMENTO PER LA SICUREZZA STRADALE, MEZZI	82.800,00	2011				

Categoria economica	CDR	Codice Missioni	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smobilimento debiti	Stanziamento definitivo	Impegno a rendiconto	Note
2	3	13	1	1235	1	SPESA RELATIVA ALLA GESTIONE DELLE ATTREZZATURE TECNICHE PER I SERVIZI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI, , ETC.	755,86	2006				
2	3	13	1	1235	1	SPESA RELATIVA ALLA GESTIONE DELLE ATTREZZATURE TECNICHE PER I SERVIZI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI, , ETC.	33.282,86	2011				
2	3	13	1	1235	1	SPESA RELATIVA ALLA GESTIONE DELLE ATTREZZATURE TECNICHE PER I SERVIZI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI, , ETC.	231.000,00	2011				
2	3	13	1	1235	1	SPESA RELATIVA ALLA GESTIONE DELLE ATTREZZATURE TECNICHE PER I SERVIZI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI, , ETC.	60.000,00	2011				
2	3	13	1	1278	1	SPESA PER L'ISTITUZIONE E L'ESERCIZIO MECCANIZZATO DEGLI SCHEDARI INERENTI AI SERVIZI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE	3.000,00	2010				
2	3	13	1	1278	1	SPESA PER L'ISTITUZIONE E L'ESERCIZIO MECCANIZZATO DEGLI SCHEDARI INERENTI AI SERVIZI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE	1.882,37	2011				
2	3	13	1	1278	1	SPESA PER L'ISTITUZIONE E L'ESERCIZIO MECCANIZZATO DEGLI SCHEDARI INERENTI AI SERVIZI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE	175.000,00	2011				
2	3	13	1	1278	1	SPESA PER L'ISTITUZIONE E L'ESERCIZIO MECCANIZZATO DEGLI SCHEDARI INERENTI AI SERVIZI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE	558,54	2011				
21	3	13	1	7116	1	SPESA RELATIVA ALLE ATTREZZATURE TECNICHE PER I SERVIZI DEL DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI	2.469,58	2011				
21	3	13	1	7125	1	HARDWARE E SOFTWARE DI BASE PIANO PER LA SICUREZZA STRADALE	2.000,00	2011				
21	3	13	1	7333	1		840,00	2011				
												TOTALE
												16.536.077,70

TAVOLA 2 BIS - SITUAZIONE DEBITORIA nei confronti della Tesoreria (valori in euro ANNO 2011)

CATEGORIA ECONOMICA	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	situazione debitoria al 31.12.2011	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno 2011	Stanziamento definitivo	Impegno a rendiconto	Note
2	2	32	3	1238	2		127.72	2009				32 BIS CR
2	2	32	3	1238	3		174.70	2004-2009				32 BIS CR
2	3	13	1	1148	4	Competenze accessorie FUa	6.398,57	2002-2010				
2	3	13	1	1149	1	Competenze accessorie Straordinario	59,12	2002-2010				
2	3	13	1	1232	2	Missioni all'interno	1.659,52	2002-2010				
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas comparsi, liquefatti e disidrati, per esami magnetoscopici, etc..						
2	3	13	1	1320	1		426,14	2002-2010				
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni...etc						
2	3	13	1	1321	1		825,26	2002-2010				
						Indennità e rimborso spese di trasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		40,58	2002-2010				
						TOTALE	9.711,61					

Tavola 3 - Ricorso a strumenti di flessibilità per la copertura dei debiti (valori in euro) ANNO 2011

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Stazionamento Iniziale	Stazionamento definitivo	Fondo controlli intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese funzionali)	Autonomia Variabile	Altre forme di sostentamento dei dipendenti (fondi - incassi di transito)
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					1.858,00
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					2.123,50
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					4.921,00
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					15.175,00
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					24.445,00
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					20.603,00
						Indennità e rimborso spese di ritrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.						
2	3	13	9	1286	1		0,00					28.728,00

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Codice Capitolo	PG	Denominazione PG	Stazieramento Inibile	Stazieramento definitivo	Fondo consumo Intermed	Altri fondi (richiedi fondi per spese imponibili).	Aumentamento Vettoriale componenti	Altre forme di sostituzione del debito (in accordi transattivi)	Stazieramento definitivo del debito (in accordi transattivi)
						Indennità e rimborso spese di trasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	0,00						719,00
2	3	13	9	1286	1	Indennità e rimborso spese di trasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc.	0,00						2.490,00
2	3	13	9	1286	1	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni...etc.	0,00						114.417,43
2	3	13	1	1321	1	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni...etc.	0,00						280.540,74
2	3	13	1	1321	1	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni...etc	0,00						145.001,67
2	3	13	1	1321	1	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni...etc	0,00						486.416,09
2	3	13	1	1321	1	Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni...etc	0,00						443.693,11

Category Economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Codice Capitolo	PG	Denominazione PG	Stanziamento iniziale	Stanziamento definitivo	Fondo consumi intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese imprevedibili)	Ammortamento Vettoriali componenti	Altre forme di smobilizzazione dei debiti (es. accordi transattivi)	Stanziamento definitivo al 31 dicembre 2011	
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compressi, liquefatti e disvolti, per esami magnetoscopici, etc..								38.489,64
2	3	13	1	1320	1		50.000,00							
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compressi, liquefatti e disvolti, per esami magnetoscopici, etc..								28.149,90
2	3	13	1	1320	1		50.000,00							
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compressi, liquefatti e disvolti, per esami magnetoscopici, etc..								21.034,42
2	3	13	1	1320	1		50.000,00							
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compressi, liquefatti e disvolti, per esami magnetoscopici, etc..								23.920,76
2	3	13	1	1320	1		50.000,00							
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compressi, liquefatti e disvolti, per esami magnetoscopici, etc..								18.403,56
2	3	13	1	1320	1		50.000,00							
						Rimborsi ai privati di eventuali eccedenze sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compressi, liquefatti e disvolti, per esami magnetoscopici, etc..								19.611,52
2	3	13	1	1320	1		50.000,00							

Tavola 3 bis - Ricorso a strumenti di flessibilità per la copertura di debiti verso la Tesoreria (valori in euro) ANNO 2011

Categoria economica	CDR	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Scenariamento	Scenariamento Iniziale	Strumenti utilizzati			Altre forme impostamente debiti	Stimazione distribuita al 31.12 2011	Note
									ASSESTAMENTO Fondo cono intermedio	Verba/col commerciale	Altri Fondi (fondo spese impostamente debiti)			
2	2	32	3	1238	2	MISSIONI INTERNE						127,72	32.845,48	
2	2	32	3	1238	3	SOPRALLUOGHI						174,70	32.845,48	
2	3	13	1	1148	4	COMPETENZA PIA						6.398,57		
2	3	13	1	1149	1	COMPETENZA ACCESSORIE STRAORD.						59,12		
2	3	13	1	1232	2	MISSIONI INTERNE						1.659,52		
						rimborso ai privatori di eventuali eccezioni sulle somme versate per richieste di prove di recipienti per gas compresi, liquefatti e disciolti, per esami magnetoscopici, etc...								
2	3	13	1	1320	1							426,14		
						Rimborso ai privati di eventuali eccezioni sulle somme versate per la richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni, etc...								
2	3	13	1	1321	1							825,26		
						Indennità e rimborso spese di intrasporto a carico di privati connessi con l'espletamento di esami per l'autorizzazione alla navigazione etc...								
2	3	13	9	1285	1							40,58		

DOC16-208-52
€ 9,80