

Piano della Logistica 2011-2020. esiti, problematiche connesse e soluzioni proposte

Nel mese di ottobre 2012, previa convocazione a tutti i componenti, si è tenuto un incontro tra la Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità e i professori Rocco Giordano, Andrea Boitani, Sergio Bologna, Fabrizio Dallari, Maurizio Riguzzi, già componenti del Comitato scientifico della soppressa Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, allo scopo di acquisire le valutazioni in merito alle attività di studio, approfondimento e supporto ancora in essere e già affidate dalla Consulta.

E' stata pertanto attivata una verifica puntuale delle attività della Consulta stessa al fine di completare le procedure in corso e di proseguire le azioni avviate. Nel corso di tale ricognizione sono emerse alcune problematiche di gestione. Infatti la quasi totalità dei contratti in essere, con i quali la Consulta ha a suo tempo affidato all'esterno la realizzazione di studi ed altri servizi, prevedono l'approvazione dei risultati da parte del Comitato scientifico della Consulta stessa.

I componenti del Comitato scientifico sono stati nominati con deliberazione del Presidente della Consulta n. 1/DPC del 22 giugno 2010. Tale deliberazione prevede che ai componenti del Comitato scientifico siano corrisposti gli emolumenti definiti da contratti individuali. Pertanto successivamente per alcuni dei componenti (Prof. Andrea Boitani, Prof. Sergio Bologna, Prof. Fabrizio Dallari e Prof. Avv. Maurizio Riguzzi) è stato sottoscritto apposito contratto individuale, con cui è stato conferito un incarico di prestazione d'opera intellettuale. L'articolo 3 dei contratti stabilisce che l'incarico "decorre dalla data di sottoscrizione del presente contratto ed avrà termine alla scadenza del mandato del Comitato scientifico ...".

In relazione a quanto sopra, il Comitato scientifico è considerato soppresso dalla data di soppressione della Consulta e di conseguenza cessati ex lege i rapporti contrattuali con i componenti del Comitato scientifico.

Dovendosi, comunque, portare a compimento le attività rimaste in sospeso in capo al Comitato Scientifico, l'incontro è stato convocato per acquisire la valutazione degli esperti sugli studi e sui servizi affidati dalla Consulta.

Le attività oggetto del confronto sono state:

ASSET, per un servizio di supporto operativo e tecnico-specialistico per la messa a sistema e l'ottimizzazione della filiera del farmaco;

ERNST & YOUNG, per un servizio di supporto operativo e tecnico-specialistico per il processo di ottimizzazione della filiera dell'automotive;

FIT Consulting, per un servizio di supporto operativo e tecnico-specialistico per il processo di filiera distribuzione urbana delle merci finalizzato all'attuazione dell'Accordo ANCI-Consulta;

Università Bocconi – CERTeT, per la definizione del nuovo contesto socio-economico delineato dall'interdipendenza fra il sistema nazionale e le politiche comunitarie, con particolare attenzione alla ridefinizione dei corridoi trans-europei e il finanziamento di nuove opere inerenti il Corridoio Baltico-Adriatico;

Università di Trieste – ISTIEE, per l'individuazione delle modalità attuative delle azioni enunciate dalle linee strategiche del Piano nazionale della logistica, con particolare attenzione alla ridefinizione dei corridoi trans-europei e il finanziamento di nuove opere inerenti il Corridoio Baltico-Adriatico.

Particolare discussione si riscontra sullo studio:

Università Bocconi – AGICI, per il progetto "Costi del non fare il Piano nazionale della logistica", con analisi dei maggiori costi dovuti al "non fare" rispetto alle

macroaree critiche e alle tre filiere della logistica sanitaria ospedaliera, logistica della filiera agroalimentare, logistica della distribuzione urbana delle merci.

Al riguardo gli esperti hanno evidenziato come il lavoro non risulti basato su una adeguata metodologia e che pertanto i dati forniti risultano meramente empirici e non supportati scientificamente. Gli esperti, pertanto, hanno espresso esplicita riserva sul lavoro svolto e l'amministrazione ha richiesto in conseguenza una dettagliata nota metodologica ad integrazione dello studio stesso.

Tutti gli studi e gli approfondimenti effettuati per l'elaborazione del Piano Nazionale della Logistica sono stati debitamente inviati alla Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, nel quadro di un coordinamento fra il Piano nazionale della Logistica e il Piano generale della Mobilità, onde evitare sovrapposizioni e duplicazioni con conseguenti effetti negativi sulla spesa pubblica.

Nel corso del 2012 sono proseguite, inoltre, le attività più rilevanti già avviate dalla Consulta, con particolare riferimento a:

- accordo e coordinamento con le principali aree metropolitane sul tema della distribuzione urbana delle merci;
- predisposizione di una proposta di Piano per lo sviluppo dei sistemi intelligenti di trasporto, studio con il Comune di Cesena per lo sviluppo di una piattaforma logistica della filiera agroalimentare del fresco.

Si segnala, da ultimo, che i contenuti del Piano Nazionale della Logistica sono stati sommariamente trasfusi ed inseriti nell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del settembre 2012 (pagine 225 e seguenti).

Missione 13 Diritto alla mobilità - Programma 5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

UFFICIO COMPETENTE: Direzione generale per il trasporto ferroviario

La Direzione Generale per il trasporto ferroviario, in base all'organizzazione disposta ed alle competenze attribuite, ha svolto, nel corso dell'anno 2012 le seguenti attività:

- vigilanza sull'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e sul gestore dell'infrastruttura ferroviaria FS S.p.A., quest'ultima nei limiti di cui alle competenze residuali ex DPCM 5 luglio 2006 e DPCM 7 aprile 2007 che hanno affidato la gestione della rete ferroviaria nazionale gestita da RFI S.p.A., nonché tutti gli interventi sulla infrastruttura ferroviaria e sul finanziamento delle predette attività al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il Personale;
- affidamento, gestione, monitoraggio e vigilanza sui Contratti di servizio passeggeri e merci, il monitoraggio sulla qualità dei servizi espletati in regime di obbligo di servizio, l'attuazione e gestione di politiche di sviluppo e di sistemi incentivanti al trasporto di merci;
- attuazione delle politiche di liberalizzazione del settore attraverso il rilascio delle licenze ferroviarie ed attraverso il controllo sull'osservanza degli obblighi e la sussistenza dei requisiti per il mantenimento della licenza medesima;
- recepimento e attuazione normativa in materia di specifiche tecniche di interoperabilità, organismi notificati e certificazione e normativa RID.

Nell'ambito delle attività organizzative della Direzione sono compresi compiti di programmazione e controllo strategico, controllo di gestione organizzazione e gestione delle risorse umane e le relazioni con il Parlamento mediante mozioni, risoluzioni ordini del giorno, interpellanze, atti di sindacato ispettivo, interrogazioni

per le materie di competenza, che costituiscono l'elemento di continuità tra atti di gestione e atti di indirizzo politico.

Nel 2012 è stato realizzato l'obiettivo affidato con la direttiva del Ministro.

Obiettivo strategico: “Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”

Obiettivo operativo: Implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria

L'attività di vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie si è concretizzata, principalmente, attraverso la redazione della relazione annuale al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento, così come stabilito dall'art. 7, 4° comma, del d. lgs. 10 agosto 2007, n. 162, nella quale sono state ampiamente evidenziate sia le attività svolte dall'ANSF nell'anno 2011, sia quelle effettuate in materia di sicurezza delle ferrovie dall'Agenzia stessa, nonché la redazione dello schema di atto di indirizzo 2013 per l'ANSF del Ministro dei Trasporti ex art. 4, comma 4 del d. lgs. 162/2007, che prevede la prosecuzione dell'organizzazione dell'ANSF oltre che attraverso la vigilanza sulla sicurezza, anche attraverso un riordino della normativa al fine del miglioramento della sicurezza stessa e dei servizi anche in sinergia con altri soggetti istituzionalmente preposti alla sicurezza ferroviaria.

E' stata inoltre predisposta la Convenzione 2012 – 2014 tra il Ministero e l'ANSF, registrata alla Corte dei Conti in data 24/12/2012, con la quale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 9, comma 5, dello Statuto della sopra citata Agenzia, adottato con decreto del Presidente della Repubblica il 25 febbraio 2009, n. 34, vengono individuati gli obiettivi attribuiti all'ANSF, i risultati attesi, le modalità di verifica dei risultati di gestione, l'entità e le modalità di finanziamento, le strategie per il miglioramento dei servizi, nonché le modalità necessarie ad assicurare al Ministero la conoscenza dei fattori gestionali interni all'ANSF.

Per quanto concerne l'aggiornamento del contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014, sensi dell'articolo 12, è stato predisposto lo schema di atto aggiuntivo che comprende l'offerta 2012 a titolo ricognitivo e l'offerta programmata in vigore dal 9 dicembre 2012 a dicembre 2013.

Sono stati espletati tutti gli adempimenti ai fini della rimodulazione dell'offerta programmata dei servizi, che ha tenuto conto delle criticità segnalate anche a livello regionale e che ha subito rilevanti modifiche allo scadere del primo semestre del 2012. In particolare si è proceduto ad ulteriori approfondimenti finalizzati alla ottimizzazione dell'offerta ferroviaria in attesa di eventuali concertazioni con le regioni interessate, a possibili ipotesi di ripristino di collegamenti in precedenza soppressi, ovvero la prosecuzione diretta di alcuni di quelli attualmente attestati sugli hub di Bologna e Roma attraverso l'analisi del costo unitario del servizio, contribuzione media a viaggiatori km, risultato netto di gestione post contribuzione per singola relazione ed evoluzione del traffico passeggeri.

Le vivaci reazioni dagli Enti territoriali interessati, accolte a livello politico, che hanno messo in evidenza le criticità che il sistema adottato comportava per la rottura del viaggio, hanno sollecitato questa Amministrazione ad individuare, pur nei vincoli di bilancio presenti, i correttivi necessari a riscontrare positivamente le numerose richieste di ripristino di collegamenti diretti tra il Nord ed il Sud della Penisola. A tale fine si sono susseguiti approfondimenti ed analisi tecniche con il Gestore Ferroviario,

necessarie ad individuare le soluzioni trasportistiche in grado di soddisfare le richieste avanzate in presenza di vincoli di bilancio non eludibili.

Con cadenza trimestrale è sono stati posti in essere gli adempimenti previsti ai fini del monitoraggio della qualità erogata e della verifica del corretto adempimento degli obblighi negoziali da parte della società, a pena di decurtazioni di corrispettivo ed applicazione delle penali

Sono stati espletati gli adempimenti relativi al calcolo della percentuale di incremento tariffario da autorizzare per l'anno 2012, sulla base degli indicatori di qualità erogata ed è stata avviata l'istruttoria per quelli da autorizzare nell'anno corrente.

Relativamente al contratto di servizio merci per il periodo 2009-2014 è proseguita l'attività istruttoria finalizzata ad individuare il perimetro dell'offerta corredata anche da un'analisi costi/benefici con specifico riferimento alle esternalità evitate con il trasferimento modale. Al termine degli approfondimenti, è stato stipulato il contratto tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e Trenitalia SpA, in data 3.12.2012.

Sono stati condotti, in sede di tavolo tecnico, gli approfondimenti, con il coordinamento del Dipartimento per le politiche europee, per dimostrare la relativa assenza di sovra-compensazioni rispetto agli obblighi di servizio pubblico e la compatibilità con la normativa comunitaria, in particolare sul rispetto dei criteri definiti nella sentenza Altmark e del Regolamento (CEE) 1191/69.

In merito sono stati seguiti i casi SA 32953 sui presunti aiuti di Stato concessi a Trenitalia ed il caso EU Pilot 3461/2012/MOVE relativamente alla non corretta applicazione del Regolamento europeo 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto.

Riguardo al Contratto di servizio con le Regioni a statuto speciale di Valle d'Aosta, Sardegna, e Sicilia, nelle Province autonome di Trento e Bolzano ed i servizi interregionali "indivisi" in considerazione delle criticità relative alla riduzione delle risorse finanziarie da destinare ai servizi di trasporto nelle suddette Regioni a copertura dei servizi contribuiti e all'ipotesi di decremento dell'offerta per gli anni 2012 e 2013 sono stati aperti tavoli di confronto sia con le regioni interessate, sia con la Società Trenitalia dai quali è emersa l'opportunità, da un lato, di invitare Trenitalia a soprassedere al taglio immediato dei servizi, dall'altro di interessare il Ministero dell'economia e delle finanze per verificare la possibilità di una integrazione delle risorse disponibili.

In materia di servizio sperimentale AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina) è stata condotta l'attività istruttoria relativa al monitoraggio dell'Accordo per l'anno 2011 e alla predisposizione dell'Accordo di programma per l'anno 2012. Con riferimento all'accordo di programma AFA per l'anno 2011, è stata esaminata la rendicontazione pervenuta relativamente all'anno 2011, la Rendicontazione ambientale elaborata da Trenitalia secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e la rendicontazione certificata (2011) trasmessa con nota di Trenitalia n. 44786 del 18.9.2012. Al termine, 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'emanazione del Decreto n. 79 del 14.11.12 che ha autorizzato il pagamento delle somme spettanti per il 2011 a Trenitalia relative al servizio sperimentale di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA). L'attività di definizione del budget e dei presupposti per l'Accordo 2012 è stata affiancata dalla richiesta dei fondi con opportune note al Gabinetto del Ministro.

I fondi sono stati assegnati con D.L. n. 83 del 22.6.2012, convertito con la Legge 7.8.2012, n. 134. Quindi, a seguito dei necessari scambi di note, dopo aver condiviso il budget per l'anno 2012, in data 6.11.2012 è stato sottoscritto l'Accordo AFA per l'anno 2012 approvato, poi, con decreto n. 75 dell'8.11.2012. Successivamente è stata impegnata la somma a copertura dell'accordo di cui sopra con decreto n. 83 del 4.12.2012. A seguito della acquisizione ed esame della rendicontazione di Trenitalia per i primi tre trimestri dell'anno 2012, con decreto n. 88 del 18.12.2012 è stato riconosciuto a Trenitalia il contributo a copertura dei trimestri citati.

In merito alle licenze ferroviarie ed ai titoli equiparati prosegue l'attività istruttoria ai fini del rilascio di nuove licenze ferroviarie merci e passeggeri ai sensi del D.Lgs 188/2003, dei provvedimenti di riesame, conferma, modifica, conversione delle licenze già emesse, così come prosegue l'attività di monitoraggio sulla sussistenza dei requisiti necessari per il mantenimento delle licenze già rilasciate. Parallelamente è proseguita l'attività di collaborazione con il Dipartimento per le Politiche Europee in merito al caso EU Pilot 2465/11/MOVE – Direttiva del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

In materia di sicurezza, interoperabilità e trasporto merci pericolose le azioni perseguite si sono articolate lungo 4 direttrici di attività:

1) attività finalizzata al riconoscimento, rinnovo e vigilanza degli organismi notificati ai sensi della direttiva comunitaria 2008/57/ce, recepita dal d.lgs. 191 del 2010 che ha comportato 3 Audit annuali di verifica dei requisiti degli organismi notificati, presso Italcertifer SpA, BV Italia S.p.A. e RINA Services SpA, nonché la predisposizione di due schemi di decreto: il primo riguardante le attività finalizzate al riconoscimento degli Organismi di Certificazione dei soggetti responsabili delle manutenzioni (ECM – Entity in Charge of Maintenance) ed alla definizione delle tariffe relative a tali attività, in attuazione del D.Lgs. n. 43/2011, di recepimento della direttiva 2008/110/CE e del Reg. 445/2011, il secondo relativo alla determinazione delle tariffe relative alle attività finalizzate al riconoscimento, rinnovo e vigilanza sugli Organismi Notificati, in attuazione dell'art.31. del D.Lgs. n. 191/2010

2) attività finalizzate all'applicazione della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro in ambito di trasporto ferroviario (d.lgs. n. 81 del 9/4/1998) che si è concretizzata nella predisposizione schema di Decreto in tema di tutela dei costi di formazione dei macchinisti, in attuazione dell'art21, c. 4, del D.Lgs. n. 247/2010, di recepimento della direttiva 2007/59/CE.

3) partecipazione in sede internazionale all'attività di normazione e regolamentazione in materia di trasporto ferroviario di merci pericolose (rid – règlement concernant le transport international ferroviaires des marchandises dangereuses) che ha implicato la partecipazione a Gruppi di lavoro, nonché nonché Modifica del Regolamento RID, pubblicato il 1° gennaio 2013, e accoglimento nello stesso della posizione espressa dalla delegazione italiana negli incontri OTIF (Riga, Malmo, Roma, Berna) relativa ai controlli sistematici, e non più 'a campione', da parte delle Imprese Ferroviarie, sulle verifiche dei carri cisterna e delle cisterne adibite al trasporto di merci pericolose, ed inoltre all'obbligo di controlli basati su check list rigorose (almeno CEFIC) da parte degli altri Operatori (Caricatori/Scaricatori).

4) attività di definizione e approvazione di regolamenti e di specifiche tecniche di interoperabilità (sti) del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale (emanate dalla commissione europea) attraverso la partecipazione, in sede comunitaria, a n. 6 Comitati RISC e relativi Follow-up, a n. 3 ERA Administrative board (Agenzia Ferroviaria Europea), nonché attraverso predisposizione di uno Schema di Decreto di modifica del D.Lgs. n. 191/2010 per

recepire le osservazioni mosse dalla Commissione Europea con il Pilot EU 3207/12/MOVE.

Missione 13 Diritto alla mobilità - Programma 6 Sviluppo della mobilità locale

UFFICIO COMPETENTE: Direzione generale per il trasporto pubblico locale

Nel corso del 2012, sono state svolte diverse attività nel settore del trasporto pubblico locale che 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 in occasione dell'istruttoria per il rinnovo del CCNL degli autoferrottranvieri, risulta che il comparto del TPL 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 (se si considerano anche i servizi eserciti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome) incide sulla spesa corrente di originaria derivazione statale per un importo di circa 7,9 miliardi, di cui circa 2 miliardi per i servizi ferroviari regionali eserciti da Trenitalia S.p.A..

I compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono ormai 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 sino ad oggi 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. Attualmente, 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, può senz'altro contribuire l'attivazione dell'Osservatorio sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale previsto dall'art.1, comma 300, della legge 244/2007, che dovrebbe consentire l'acquisizione di tutti i dati reali del settore, condivisi da tutti i soggetti istituzionali coinvolti .

Inoltre, l'analisi dei dati "reali" del settore dovrebbe permettere di verificare qualunque processo di efficientamento e razionalizzazione del settore stesso impiantato sull'applicazione di criteri uniformi a livello nazionale.

DETERMINAZIONE DEI COSTI STANDARD

Anche in considerazione del disposto degli art. 8 e 9 della legge n.42/2009, la Direzione generale del trasporto pubblico locale sta proseguendo l'istruttoria per individuare i criteri, su base nazionale, di determinazione dei costi standard del settore. La determinazione di tali costi standard risulterà infatti, a seguito della riprogrammazione dei servizi secondo criteri di efficientamento e razionalizzazione, elemento essenziale sia per procedere alla liberalizzazione del settore che per determinare il fabbisogno standard del settore stesso.

Questa Amministrazione sta procedendo, anche in collaborazione con le associazioni datoriali del settore, all'analisi dei costi effettivi di alcuni campioni selezionati di aziende tenendo conto delle loro dimensioni, delle caratteristiche dei bacini di traffico nei quali operano e della tipologia dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti. Inoltre, nell'ambito dell'Osservatorio è stato creato un gruppo di lavoro, con la partecipazione di rappresentanze statali e regionali che, nell'ambito della tematica dell'individuazione dei dati trasportistici ed economici da acquisire per la costituzione della prevista banca dati, sta analizzando in modo analitico (al fine di individuare i "costi tipo") i costi relativi ai seguenti servizi :

- ferroviari eserciti da Trenitalia nel territorio della Regione Lombardia;
- ferroviari eserciti da ferrovie secondarie nel territorio della Regione Puglia;
- automobilistici extraurbani eserciti sul territorio della Regione Campania;
- di trasporto urbano eserciti nel territorio del Comune di Torino.

Infine, questa Amministrazione sta verificando l'esistenza o meno a livello europeo di criteri di determinazione dei costi standard del settore al fine di far proprie o comunque valutare esperienze altrui già sperimentate.

PROGRAMMI IN ITINERE

Per quanto riguarda il Fondo per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale per la finalità di cui all'art. 1, comma 1031, della legge 296/06 (Fondo pendolari), con specifico riferimento ai Fondi attribuiti dalla L. 296/06 (annualità 2007, 2008, 2009), nel corso del 2012, la Direzione generale per il trasporto pubblico locale ha proseguito l'attività di monitoraggio delle convenzioni sottoscritte con tutti gli enti beneficiari (Regioni e Province Autonome). Sono state svolte le istruttorie sulle rendicontazioni presentate dagli enti beneficiari ai fini dello svincolo delle erogazioni successive alla prima, nonché le istruttorie sulle rimodulazioni dei programmi di fornitura indicate dagli enti beneficiari medesimi e la raccolta di dati sull'avanzamento dei singoli programmi, questi ultimi effettuati in concomitanza con le rendicontazioni presentate .

Quanto ai fondi attribuiti dalla L. 133/08 che ha istituito il "Fondo per la promozione ed il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale" destinando il 50% delle risorse stanziare (annualità 2008, 2009, 2010) alla finalità di cui all'art. 1, comma 1031, della l. 296/06, nell'anno 2012, al termine di numerosi solleciti inoltrati nei confronti degli enti inadempienti (Molise e Provincia Autonoma di Trento), la Direzione generale per il trasporto pubblico locale ha completato l'attività di stipula delle Convenzioni con le Regioni, previa valutazione dei programmi presentati. Sono state inoltre effettuate diverse istruttorie per la rendicontazione di acquisto veicoli presentate dagli enti beneficiari, ai fini dello svincolo delle annualità successive alla prima.

Si segnala che, a causa della esiguità delle risorse (stanziata peraltro solo fino a tutto il 2011), si è riusciti a garantire un ricambio dei veicoli notevolmente inferiore al tasso di invecchiamento, con la conseguenza dell'incremento dell'età media del parco circolante, particolarmente critica per quanto riguarda gli autobus.

L'avanzamento dei due programmi, al termine del 2012 può essere così riassunto:

Programma L. 296/06

- 11 regioni hanno ricevuto la prima erogazione ma non hanno rendicontato alcuna spesa;
- 9 regioni hanno ricevuto la seconda e la terza erogazione a seguito di rendicontazione delle spese effettuate;
- 1 regione ha completato il programma delle forniture.

Programma L.133/08

- 17 regioni hanno ricevuto la prima erogazione, ma non hanno rendicontato alcuna spesa;
- 1 regione ha ricevuto la seconda erogazione a seguito di rendicontazione delle spese effettuate;
- 2 regioni hanno completato il programma delle forniture.

Sempre con riferimento alla L.133/08, per quanto riguarda le risorse destinate a nuovi interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, si fa presente che il relativo piano di riparto, approvato con Delibera CIPE n. 91 del 6.12.11, è stato pubblicato sulla G.U. n° 138 del 15.06.12. Si è tuttora in attesa dei progetti definitivi degli interventi ammessi a finanziamento, ai fini della successiva istruttoria tecnico-economica da parte di questa D.G. TPL, che devono essere presentati entro 270 gg. dalla data di pubblicazione della Delibera.

Obiettivo strategico: “Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali”

Obiettivo operativo: Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere di miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa, già finanziate ed in corso di esecuzione

INTERVENTI RELATIVI AL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (L.211/92)

La Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale ha competenza, tra l'altro, sugli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, finanziati con la L. n. 211 del 26.02.1992.

La suddetta legge n. 211, oggetto di diversi rifinanziamenti (L.611/92 – L.30/98 – L.194/98 – L.472/99 – L.448/98 – L.488/99 – L.388/00 – L.296/06 – L.133/08), prevede contributi destinati alla realizzazione di interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, «ai fini dello sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tranvie veloci, a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali», prevedendo risorse finanziarie sotto forma di mutui per due tipologie di interventi:

- all'art. 9, per sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata, tramvie, filovie e sistemi intermedi a contenuto tecnologico innovativo, in ambito urbano
- all'art. 10, per interventi relativi a sistemi ferroviari, per la realizzazione di passanti e collegamenti con aree urbane, da destinarsi a servizio metropolitano.

Con tale legge risultano finanziati circa 70 interventi; l'ammontare complessivo dei contributi statali risulta ad oggi di circa 4.300 milioni di euro (art. 9 e 10) ed ha attivato un volume di investimenti di circa 9.000 M€.

Nell'ambito di tale programma, che in precedenza si avvaleva, per tali finalità, della Commissione di Alta Vigilanza istituita dalla stessa legge (che è stata recentemente soppressa), vengono individuati con una metodologia concorsuale i soggetti da ammettere a finanziamento, si effettua l'istruttoria tecnico-economica sui progetti definitivi utilmente collocati in graduatoria e, conseguentemente, si procede all'erogazione delle risorse.

Con riferimento all'attività di monitoraggio e vigilanza espletata, la medesima Direzione generale per il trasporto pubblico locale segue lo stato di attuazione degli interventi finanziati ai sensi dell'art. 9 mediante attività di controllo, di coordinamento, di monitoraggio ed ispettiva. Si evidenzia come tali attività si configurino come una verifica costante e "fisica" degli interventi in quanto, d'intesa con i competenti uffici territoriali. La suddetta verifica è mirata ad accertare anche se l'"eseguito" e la "spesa" siano effettivamente rispondenti ai progetti ed ai quadri economici ammessi a contributo. La garanzia del co-finanziamento da parte dell'ente locale beneficiario del contributo, inoltre, già assicurata da specifici impegni assunti formalmente, è assicurata dal fatto che la copertura dei singoli S.A.L. con risorse ex lege 211/92 è effettuata in percentuale corrispondente alla percentuale di contributo che, ai sensi della medesima legge, è riconosciuta per l'intervento nella sua globalità.

L'erogazione in argomento viene sospesa nel momento in cui si accerta che gli interventi eseguiti non hanno rispondenza con quelli ammessi a contributo. In tale ultimo caso, qualora la variante comporti un aumento dei costi dell'intervento, l'erogazione può riprendere solo se l'Ente beneficiario garantisce il necessario co-finanziamento.

Tra l'altro viene effettuato un monitoraggio generale sull'intero programma attraverso l'acquisizione trimestrale di informazioni relative allo stato di avanzamento dei lavori, come disposto con circolare n. 1375 del 30.11.01. Nel 2012, si è provveduto anche al monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci interventi finanziati con le risorse della L. 211/92 ed attualmente in corso di esecuzione, di cui all'elenco nella tabella di seguito riportata.

In particolare, l'attività di monitoraggio è stata espletata alla fine del primo e del secondo semestre dell'anno 2012, confrontando la produzione effettiva alla fine dei due semestri con la produzione stimata, quest'ultima acquisita in precedenza dai soggetti attuatori.

n.	OPERE	IMPORTO APPROVATO TOTALE	IMPORTO CONTRATTUALIZZATO LAVORI (a)	Importo produzione effettiva al 31.12.2011 (b)	Produzione stanziata anno 2012 (c=f+g)	Importo totale produzione stimata al 31.12.12 (d=b+c)	% totale avanzamento lavori al 31.12.12 (e=d/a)	Importo produzione stimata 1° semestre 2012 (f)	Importo produzione stimata 2° semestre 2012 (g)	Importo produzione effettive 1° semestre 2012 (h)
1	BRESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino - S. Eufemia	702,64	657,21	603,37	53,84	657,21	100,00%	33,72	20,12	26,53
2	VENEZIA: Linea tramviaria Favaro - Mestre - Marghera - Venezia	168,83	146,24	129,00	12,00	139,00	95,00%	6,00	6,00	8,00
3	MILANO: Metropolitana Linea M5	643,99	562,38	495,00	41,00	540,00	97,76%	31,00	14,00	21,45
4	GENOVA: Metropolitana Tratta De Ferrari - Brignole	131,76	151,32	137,04	14,30	151,30	100,00%	11,22	3,07	8,95
5	TORINO: Linea metropolitana Collegno - Porta Nuova - Lingotto	1004,51	967,70	982,00	12,40	994,40	100,68%	1,50	10,90	0,80
6	BOLOGNA: Fliovia guidata - Rete CIVIS	162,16	161,47	104,48	5,50	111,33	0,69%	3,29	3,56	2,30
7	ROMA: Sistema filoviano Eur Fermi - Tor del Cenci	131,44	109,10	41,40	26,50	67,90	62,24%	7,00	18,50	12,81
8	ROMA: Metropolitana Linea B1. P.zza Bologna - Conca d'Oro	482,90	337,56	324,30	12,27	337,56	1,00%	13,27	0,00	11,84
9	LATINA: Rete tramviaria su gomma	139,61	126,46	15,70	22,20	47,90	34,30%	12,20	20,00	0,00
10	FERROVIA CIRCUMETNEA: Metropolitana Borgo - Nasima	79,82	77,60	43,90	13,80	69,70	76,93%	7,10	8,70	5,00

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

• **Comune di Bologna: Filovia guidata - Rete CIVIS**

L'intervento nel Comune di Bologna è stato oggetto della sospensione dei lavori in data 18.10.11. e l'avvio delle procedure per la successiva risoluzione del contratto in data 27.04.2012. Le informazioni acquisite dal Comune di Bologna ed in particolare dal soggetto attuatore Tper hanno evidenziato che, con la firma in data 29.11.2012, dell'Atto aggiuntivo con la Irisbus S.p.A. sono state superate le problematiche che hanno portato alle determinazioni di tali eventi. Pertanto, a breve, i lavori potranno essere ripresi.

• **Comune di Latina: Rete tranviaria su gomma**

L'intervento è in una fase di stallo 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; l'argomento è attenzionato nell'ambito della relazione annuale al CIPE sul monitoraggio del programma della legge 211/92.

• **Ferrovia Circumetnea: Metropolitana Borgo-Nesima**

La Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea ha evidenziato che la disparità tra la produzione prevista e quella effettivamente realizzata è dovuta a criticità aziendali dell'Impresa SI.GEN.CO. S.p.A., associata al Consorzio UNITER ed assegnataria esclusiva dei lavori, che ha depositato in data 30.11.2012 presso il Tribunale, un ricorso per ammissione al concordato preventivo con continuità aziendale. A far data dal 10.12.2012 in cantiere sono sospese le lavorazioni.

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

- monitora l'attuazione degli Accordi di Programma ex Art. 15 del D. lgs. 422/97 stipulati dal Ministero con le singole Regioni a statuto ordinario;
- espleta i compiti previsti ai sensi del DPR 753/80 in materia di sicurezza dell'esercizio di trasporto.

*INTERVENTI EX LEGE 910/86 DI POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO
FERROVIE ESERCENTI I SERVIZI EX ART. 8 DEL D.LGS. 422/97*

Nel corso dell'anno 2012, 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 concessori esercenti/concessionari, nonché al trasferimento alle regioni delle competenze relative ad alcune ferrovie. Tali attività sono state correlate 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).

In particolare, si è provveduto al trasferimento, in capo alla Regione Emilia Romagna, delle attività residuali ex lege 910/86, riguardanti le ferrovie Suzzara-Ferrara e Ferrara-Codigoro; si è definito, altresì, il contenzioso relativo alla ferrovia Sangritana e ferrovie della Calabria.

Riguardo alle ferrovie Appulo-Lucane, invece, si è definito il contenzioso –mediante apposito atto transattivo- e si è potuto provvedere alla formalizzazione della chiusura della Convenzione mediante apposito Decreto regolarmente registrato dagli Organi di Controllo.

INTERVENTI ATTI A FAVORIRE LA MOBILITA' SOSTENIBILE ED IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DELLE AZIONI NEI CENTRI URBANI, MEDIANTE L'UTILIZZAZIONE DEL TPL

Sempre in tema di sviluppo della mobilità locale, si evidenzia che la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale 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 avviato ad 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.

Si ricorda che, su impulso della Direzione Generale TPL, 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 della 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 (sottoscritto in data 22/1/2013 ed attualmente sottoposto agli organi di controllo).

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.

CONTRIBUTI PER LA MOBILITA' E SERVIZIO DEI QUARTIERI FIERISTICI

In relazione agli interventi per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità a servizio delle fiere è stato sottoscritto con la Regione Puglia l'Accordo integrativo relativo agli interventi del AdP 20.12.2007 per interventi infrastrutturali per la mobilità a servizio della Fiera di Bari, finanziati con la legge n. 266/05. A seguito dell'intervenuta registrazione del decreto di approvazione dell'Accordo di

Programma 28/12/2011 è stato inoltre dato avvio al programma di interventi infrastrutturali per la mobilità a servizio della Fiera di Bari, finanziati con la L. 2/09 che integra i programmi già in corso a servizio dei quartieri fieristici di Verona, Padova, Bari e Foggia già beneficianti di contributi ai sensi delle leggi 448/01, 350/03, 311/04, 266/05, 244/07.

E' stata, inoltre, assicurata la partecipazione del MIT alla Commissione paritetica prevista dal Decreto Interministeriale Ministero Infrastrutture e Trasporti – Ministero Sviluppo Economico dell' 11 maggio 2009 per il riparto del fondo per la mobilità e servizio delle fiere istituito con il D.M. M.i.S.E. del 24 novembre 2009 (in ottemperanza della legge n.105 del 27.02.06), incaricata della valutazione e selezione dei programmi di intervento presentati dalle Regioni (disponibilità di 2 milioni di euro per l'anno 2011) ed è stato infine assicurato supporto al M.i.S.E. per la stipula di convenzioni relative alla realizzazione di interventi in n. 10 quartieri fieristici.

*CONVENZIONE CON FS SPA 07.12.2007 E ATTO MODIFICATIVO 13.10.2010
PER POTENZIAMENTO SERVIZI E REALIZZAZIONE INTERVENTI SULLA
TRATTA FERROVIARIA ROSARNO-REGGIO CALABRIA- MELITO P.S.*

Nel 2012 si è conclusa l'istruttoria per la rendicontazione di buona parte degli interventi, a seguito dello svincolo di una parte delle risorse avvenuta nello scorso anno su una prima rendicontazione; per il completamento si attendono chiarimenti e integrazioni da parte del soggetto attuatore;

L'atto aggiuntivo in bozza, corredato di parere positivo del Gabinetto Ministro (sulla richiesta rideterminazione temporale dei termini per l'ultimazione della nuova fermata Aeroporto e la riqualificazioni della stazione Villa San Giovanni), trasmesso alla Società FS a Febbraio con la disponibilità del Ministero alla sottoscrizione, non ha ancora trovato seguito presso la Società stessa, malgrado i solleciti inviati anche per vie brevi.

*BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA INTEGRATA PER IL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE*

In esito a quanto previsto all'Art. 8 del DL 179/2012, convertito con legge 17 dicembre 2012 n 221 - Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto - con il quale, al fine di incentivare l'uso degli strumenti elettronici per migliorare i servizi ai cittadini nel settore del trasporto pubblico locale, riducendone i costi connessi, è stato previsto che le aziende di trasporto pubblico locale promuovano l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di biglietti elettronici integrati nelle città metropolitane.

Sono state avviate le procedure per la formalizzazione del decreto interministeriale previsto al comma 2 del richiamato Art 8 del D.L. 179/2012 per l'adozione delle regole tecniche necessarie, al fine di attuare quanto disposto dal comma 1 della legge, anche gradualmente e nel rispetto delle soluzioni esistenti.

Sono stati a tal fine avviati contatti con le principali associazioni di categoria del settore (Aziende di trasporto e aziende costruttrici), per conoscere meglio lo stato dell'arte e le esperienze derivanti dalle esperienze già poste in essere, al fine di poterne tenere in debito conto negli sviluppi successivi che si intende promuovere in esito al disposto di legge.

Obiettivo strategico: “Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”

Obiettivo operativo: Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi

COMPETENZE IN MATERIA DI SICUREZZA DEI TRASPORTI AD IMPIANTO FISSO

In aggiunta a quanto finora esposto in merito a programmi di intervento finanziati/contribuiti dallo Stato si evidenzia come la Direzione Generale per il Trasporto pubblico locale svolga compiti rilevanti in materia di sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad impianti fissi ai sensi del DPR 753/80.

Tali compiti riguardano le verifiche sui progetti finalizzate al rilascio del Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3 DPR 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 DPR 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del N.O. tecnico all'apertura all'esercizio degli impianti e del materiale rotabile; analoghi compiti sono anche previsti in fase di esercizio attraverso verifiche periodiche.

Gli adempimenti richiamati riguardano un complesso rilevante di sistemi di trasporto nel settore del trasporto urbano (filovie, tramvie, metropolitane e relativo materiale rotabile, nonché ascensori, tappeti mobili e scale mobili in servizio pubblico), nel settore degli impianti a fune (sciovie, seggiovie, funivie funicolari), nel settore del trasporto ferroviario regionale sulle reti non interconnesse alla rete nazionale (e relativo materiale rotabile) e, transitoriamente, anche per il trasporto ferroviario regionale sulle reti interconnesse nelle more della assunzione di competenza da parte della Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria (ANSF) una volta che sarà completato l'attrezzaggio con sistemi tecnologici omogenei a quelli della rete nazionale, ai sensi dell'art. 27 – D. Lgs 162/2007.

Si sottolinea, in particolare il complesso delle attività legato a quest'ultimo passaggio che impegna nel promuovere e favorire tanto l'introduzione delle nuove tecnologie (con tutti gli adempimenti connessi ai sensi del DPR 753/80), tanto la progressiva riscrittura delle regole e delle procedure atte a consentire il richiamato passaggio senza arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio in corso.

E' appena il caso di sottolineare come la complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla Legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover), sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (metropolitana di Torino; linea C di Roma; Milano M4, M5; metro Brescia) che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare certezza di risultato nella fase di rilascio del N.O.T. per l'apertura dell'esercizio.

Per questi casi, in analogia ad analoghe esperienze condotte all'estero, la Direzione Generale istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire tutta la fase di sviluppo dell'opera dall'approvazione del progetto definitivo fino alla fase di messa in esercizio dell'impianto previo svolgimento delle verifiche e prove previste ai sensi dell'art. 5 del DPR 753/80.

Nel corso del 2012 sono state operanti ben 10 commissioni di sicurezza con il compito di seguire la realizzazione di altrettante opere ed impianti.

INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE DI PROPRIETA' DEL MINISTERO

In merito agli interventi di cui trattasi, è stata data 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.

RIORDINO DELLA NORMATIVA

La Direzione Generale del trasporto pubblico locale ha presidiato diverse commissioni, gruppi di lavoro e/o tavoli tecnici, aventi ad oggetto il riordino della normativa tecnica ed amministrativa di settore:

Tavolo tecnico per la mobilità sostenibile.

C'è stata la partecipazione a diversi incontri e svolto attività istruttorie in merito a possibili piani finalizzati allo sviluppo sostenibile della mobilità. In tale ambito, notevole interesse è stato incontrato sui PUM (Piani Urbani della Mobilità) già previsti dall'Art. 22 della legge 340/2000 rimasti tuttavia finora privi di concreta attuazione. Si ipotizza al riguardo la formulazione di una proposta di aggiornamento delle linee guida a suo tempo emanate (anno 2002).

Gruppo di lavoro sulla sicurezza delle stazioni ferroviarie sotterranee

Si è partecipato a diversi incontri e dato il concreto supporto nell'ambito del richiamato gruppo istituito presso il consiglio Sup. LL.PP.

Tavolo tecnico Tutela e Sicurezza del lavoro - armonizzazione fra 81/2008 e 191/74

Partecipazione al tavolo tecnico finalizzato alla redazione del decreto sul tema in ambito trasporto ferroviario con presentazione di memorie e di contributi su diversi aspetti inerenti al testo in fase di predisposizione.

Gruppo di Lavoro su "linee guida tram-treno"

E' stato costituito un tavolo per la redazione di linee guida in materia, cui partecipano rappresentanti di RFI, ANSF, UNIFER, ASSTRA e CONFINDUSTRIA.

Gruppo di Lavoro relativo alla rivisitazione del D.M. 11.01.88

Il gruppo di lavoro coordinato dalla Direzione Generale per il trasporto pubblico locale è finalizzato all'aggiornamento e la rivisitazione del D.M. 11.01.88 in materia di prevenzione incendi nelle metropolitane.

Gruppo di lavoro nuovo decreto “esercizio funiviario”

La Direzione Generale per il trasporto pubblico locale ha istituito un gruppo di lavoro incaricato di procedere all'armonizzazione delle norme tecniche e delle procedure per la regolazione dell'esercizio dell'egli impianti funiviari in esito a quanto previsto dal D.lgs 12/6/2003 n. 210 di attuazione della Direttiva 2000/9/CE.

Per il *DM 2005 sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie* si è svolta attività istruttoria in merito alla predisposizione di atti modificativi/integrativi al citato DM finalizzati a fornire chiarimenti, a seguito dell'evoluzione della normativa nazionale, comunitaria e di settore.

SETTORE TRASPORTO AEREO

Missione 13 Diritto alla mobilità – Programma 4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo

UFFICIO COMPETENTE: Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo

Le funzioni in materia di aviazione civile, di vigilanza sugli enti di settore e di rapporti con gli organismi comunitarie ed internazionali sono svolte dalla Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo. Nel corso del 2012, oltre alle attività trattate nei quesiti specifici posti dalla Corte dei Conti, il Dipartimento ha svolto le seguenti funzioni.

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

Si è provveduto ad effettuare gli aggiornamenti ISTAT e fuel delle tariffe relative alle rotte onerate Pantelleria – Palermo e viceversa, Pantelleria – Trapani e viceversa, Lampedusa – Palermo e viceversa, Lampedusa – Catania e viceversa, Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa, Crotone – Milano Linate e viceversa, Crotone – Roma Fiumicino e viceversa, Reggio Calabria – Torino Caselle e viceversa.

REGIONE SICILIA

Si è predisposto un nuovo decreto ministeriale, stante la necessità di posticipare la data di entrata in vigore dei nuovi oneri sulle rotte Pantelleria – Trapani e viceversa, Pantelleria – Palermo e viceversa, Lampedusa – Palermo e viceversa, Lampedusa – Catania e viceversa. Se ne è poi data comunicazione alla Commissione Europea.

Avendo Meridiana accettato la proroga della convenzione in essere soltanto fino al 5 maggio, si è provveduto a convocare una nuova riunione con rappresentanti dell'ENAC, della Regione siciliana, di Alitalia e Meridiana, tenutasi presso la nostra sede in data 17 aprile, al fine di assicurare la continuità territoriale oltre la predetta data del 5 maggio, tentando di risolvere le criticità sia di ordine tecnico-organizzativo che di carattere finanziario.

Successivamente si è predisposto un nuovo decreto ministeriale di abrogazione dei precedenti Decreti Ministeriali numeri 372 del 7 luglio 2011 e 99 del 21 marzo 2012.

Nei giorni 3 e 18 luglio si è partecipato a Palermo a due sessioni di una nuova Conferenza di servizi per i collegamenti con le isole di Lampedusa e Pantelleria.