ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CLXIV**
n. **6**

RELAZIONE

SULLO STATO DELLA SPESA, SULL'EFFICACIA NELL'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE E SUL GRADO DI EFFICIENZA DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA SVOLTA DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CORREDATA DAL RAPPORTO SULL'ATTIVITÀ DI ANALISI E REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO

(Anno 2012)

*(Articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e articolo 9, comma 1-*ter*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2)*

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUPI)

Trasmessa alla Presidenza l'11 luglio 2013

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

Premessa ..... *Pag.* 5

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche ..... » 6

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione ..... » 6

3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane ..... » 6

4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti ..... » 8

5. Nuove metodologie per la misurazione dei risultati dell'azione amministrativa proposte dal Comitato Tecnico scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato ..... » 44

Allegati ..... » 61

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.

Il Comitato tecnico-scientifico ha altresì trasmesso, con nota n. 87 del 21 febbraio 2013, le Linee di indirizzo da seguire per la predisposizione del *rapporto di performance 2012*.

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate Linee di indirizzo, gli esiti dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2012, con particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli ed ai risultati raggiunti; la trattazione delle attività di carattere generale è contenuta nella Relazione sulle principali attività svolte nel 2012 (allegato n. 1).

Inoltre, 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 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 (allegato n. 2).

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche realizzate nell'anno 2012, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state determinate con l'atto di indirizzo ministeriale 28 febbraio 2011 n. 204/3.3/OIV (allegato n. 3).

Priorità politica 1 – "Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere"

Priorità politica 2 – "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti"

Priorità politica 3 – "Sicurezza"

Priorità politica 4 – "Ammodernamento del Ministero"

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

Le missioni ed i programmi dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, per l'anno 2012, con l'indicazione delle attività connesse, secondo il documento "*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2012*", elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, sono illustrate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tav. 1 (pag. 48).

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, operano 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 legislativo12 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;
- il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori;
- gli altri organismi collegiali previsti da norme di legge.

La Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, ai sensi del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, recante "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini", convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, ha cessato di esercitare le proprie funzioni, trasferite alla Direzione generale per il trasporto stradale ed intermodale.

Con decreto ministeriale 1 ottobre 2012, n. 341, registrato alla Corte dei Conti l'8 ottobre 2012, Reg. 13, Fog. 293, è stata istituita, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la "Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali" - SVCA, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14. Tale struttura, nella quale sono confluite ex lege le risorse finanziarie, umane e strumentali già di pertinenza del soppresso Ispettorato di vigilanza delle concessionarie autostradali, ai sensi dell'articolo 36, comma 5, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, svolge, in particolare, le funzioni concernenti la selezione dei concessionari autostradali e la relativa aggiudicazione e la vigilanza ed il controllo nei confronti dei concessionari medesimi.

Il 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.

L'individuazione e i compiti degli uffici dirigenziali di secondo livello, sia centrali che periferici, sono contenuti nel decreto ministeriale 29 aprile 2011, n. 167, di rimodulazione degli Uffici dirigenziali di secondo livello, già individuati con D.M. 2 aprile 2009, n. 307, mentre l'organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro è disciplinata dalle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 212, "Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Quanto alla dotazione organica del Ministero, prevista dall'art. 14 del DPR n. 211/2008, è stata modificata, in riduzione, in attuazione delle disposizioni previste dalle leggi:

- 25/2010 (organico individuato con il dpcm 19.11.2010);
- 148/2011 (organico individuato con il dpcm 04.10.2012);
- 135/2012 (organico individuato con il dpcm 22.01.2013);

con corrispondente riduzione dei presenti in servizio.

Dipendenti in servizio al 31 dicembre di ogni anno (dati presentati in sede di conto annuale) (inclusi i Dirigenti)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
9.785	**9.697**	**9.625**	**9.406**	**9.200**	**9.043**	**8.815**	**8.605**	**8.377**(*)

(*)incluse 118 unità transitate dall'Anas-SVCA.

Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero, nonché del personale presente in servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nell'anno 2012 (Tav. 2, pag. 51);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l'indicazione della retribuzione media (Tav. 3, pag. 52).

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

Con la direttiva ministeriale del 9 gennaio 2012, n. 3 sono stati fissati, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dal predetto atto di indirizzo, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno 2012, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.
Nella Tav. 4 (pag. 53) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni e i programmi e, nella Tav. 5 (pag. 56), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziate, impegnate e spese nell'anno 2012, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2011 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2013 e il 2014. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2011 e il 2012, da tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato;
- per il 2013 e il 2014 dal bilancio di previsione delle Stato per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015 (legge 24 dicembre 2012, n. 229).

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2012 con quelli dell'esercizio finanziario 2011, oltre a confermare i livelli di stanziamento derivanti dalle notevoli riduzioni effettuate negli esercizi precedenti, evidenzia che:

- la missione "L'Italia in Europa e nel mondo", registra una diminuzione di 3,7 milioni di Euro;
- la missione "Ordine pubblico e sicurezza", registra una diminuzione di 33,6 milioni di Euro;

- la missione "Diritto alla mobilità", registra una diminuzione di 66,4 milioni di Euro;
- la missione "Infrastrutture pubbliche e logistica", registra un aumento di 1.011,0 milioni di Euro;
- la missione "Ricerca e innovazione", non registra variazioni di rilievo;
- la missione "Casa e assetto urbanistico", registra una diminuzione di 74,4 milioni di Euro;
- la missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche", registra un aumento di 6,3 milioni di Euro;
- la missione "Fondi da ripartire", registra una diminuzione di 11,4 milioni di Euro.

Con riferimento agli stanziamento per il 2013 ed il 2014, a parte la sostanziale conferma nella dotazione finanziaria generale, si rileva l'incremento di circa 5 miliardi di Euro per il programma "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale", disposto dall'art. 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013), e finalizzato al finanziamento del trasporto pubblico locale; per gli approfondimenti si rimanda alla trattazione dell'argomento "Miglioramento dei servizi di trasporto" (pag. 17).

In ordine ai risultati conseguiti mediante le attività rivolte alla realizzazione delle 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 ferroviarie***
- ✓ ***Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche***

Tali obiettivi risultano collegati al programma *14.5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici"*, per gli interventi prioritari in materia opere idrauliche, idriche ed elettriche ed ai programmi *14.11 "Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali"* e *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"* per gli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie.

La tematica ***della prosecuzione e del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie ed infrastrutture idriche*** ha riguardato la vigilanza e l'impulso alla realizzazione di opere già finanziate ed in corso di esecuzione, a cura dei diversi soggetti attuatori, per il miglioramento della mobilità sulla rete ferroviaria nazionale ed il potenziamento delle reti idriche, idrauliche ed elettriche, finalizzato alla razionalizzazione nella gestione delle risorse ed alla prevenzione dei disastri idrogeologici. E' stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di venti tra i più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria, acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria. Il monitoraggio ha anche interessato la realizzazione del *"tunnel di base del Brennero"*, il cui programma di svolgimento dei lavori prevedeva, nel corso del 2012, l'esecuzione del *"cunicolo esplorativo Periadriatica e le opere propedeutiche in ambito Mules"*.
L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori accompagnato da visite ispettive in loco, nel supporto tecnico amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri

con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi; gli indicatori previsti dalla direttiva ministeriale per valutare il raggiungimento degli obiettivi hanno evidenziato il completo raggiungimento degli stessi.

Nelle tabelle di seguito riportate vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori.

Con riferimento al ***settore ferroviario***, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che, nella quasi totalità dei casi, la produzione è stata minore rispetto alle previsioni; i ritardi sono principalmente da attribuire ai processi autorizzativi, alle problematiche di carattere contrattuale ed al rallentamento, causa imprevisti, nell'avanzamento dello scavo delle gallerie naturali. Riguardo l'attività di monitoraggio espletata sui lavori relativi alla realizzazione del tunnel di Base del Brennero - Cunicolo esplorativo Periadriatica ed Opere Propedeutiche ambito Mules - le previsioni sono state rispettate, raggiungendo l'obiettivo prefissato.

Per gli interventi sulla ***rete idrica***, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato il sostanziale rispetto delle previsioni, ad eccezione di alcune criticità che hanno riguardato essenzialmente due degli interventi monitorati (uno nella Regione Basilicata ed uno nella Regione Calabria) che presentano un modesto scostamento temporale rispetto alle previsioni iniziali; i ritardi sono da attribuire principalmente a difficoltà procedurali nell'affidamento dei lavori ed alle sfavorevoli condizioni meteorologiche.

(importi in milioni di Euro)

n.	OPERE	IMPORTO NETTO LAVORI - CVI CdP aggiorn. 2009	IMPORTO NETTO LAVORI - CVI CdP aggiorn. 2010-11	Importo produzione stimata al 31.12.2011	Produzione stimata anno 2012	Importo produzione stimata al 31.12.12	Stato avanzamento stimato lavori al 31.12.12 CVI CdP agg. 2010-11	Importo produzione al 30.6.12 (obiettivo)	Importo produzione al 31.12.12 (obiettivo)	Importo produzione al 30.6.2012 (consuntivo)	Differenza importo produzione (obiettivo - consuntivo)	Importo produzione (dato consolidato al 30/11/2012)	Differenza importo produzione (obiettivo - consuntivo)	Differenza importo produzione (obiettivo - consuntivo)
								I semestre	II semestre	I semestre	I semestre	II semestre	II semestre	anno 2012
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152	[illegible]	543	140	683	[illegible]	90	50	47	-43	33	-7	-50
2	0240 - Potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole	822	[illegible]	94	33	127	[illegible]	13	20	13	0	14	-6	-6
3	0260_Ant_Gare - Raddoppio Lunghezza-Guidonia	150	150	19	23	42	28%	8	15	1	-7	8	-15	-22
4	0267 - Ant_Gare - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	223	223	52	43	95	43%	13	30	6	-7	19	-11	-18
5	0081 - Potenziamento infrastrutturale, completamento raccordo Garfagnana e raddoppio Solignano - Fornovo	557	557	402	36	438	79%	15	21	18	3	18	-3	0
6	0119 - Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara	329	329	193	8	201	81%	2	6	2	0	3	-3	-3
7	1280 - Adeguamento sagoma gabariti G galleria Direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	83	83,38	74,84	8,54	83,38	100%	8,54	0	0,33	-8,21	0	0	-0
8	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	939	939	207	80	287	31%	30	50	3	-27	2	-47	-73
9	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	469	[illegible]	273	7	280	[illegible]	3	4	3	0	4	0	0
10	0052 - Realizzazione quadruplicamento Porta Susa - Stura	1.041	[illegible]	860	111	970	[illegible]	45	65	35	-10	67	2	-8
11	0239 - Variante di Gaeta	31	31,02	28,07	2,95	31,02	100%	2,95	0	0,68	-2,27	0	0	-2
12	0115 - Raddoppio Messina - Siracusa tratta Catania O. - Catania C.le e tecnologie direttrice	121	[illegible]	94	10	104	[illegible]	5	5	4	-1	1	-4	-5
13	Cunicolo esplorativo Perlaadriatica ed Opere Propedeutiche ambito Mules	53,1	[illegible]	0	20	20	[illegible]	7	11	7	0	13	2	2

(importi in milioni di Euro)

n.	OPERE	Importo del finanziamento (1)	Importo produzione stimata al 31.12.11 (2)	Produzione stimata anno 2012 (2)	Importo produzione stimata al 31.12.12 (3)	% avanzamento lavori al 31.12.12 (3)	Importo produzione effettiva al 30.6.12 (4)	Importo produzione effettiva al 31.12.12 (4)	Importo produzione effettiva anno 2012	% avanzamento lavori effettiva al31.12.2012
1	Regione Basilicata -Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (1°lotto funzionale)	14,96	6,00	8,96	14,96	100%	1,5	9,27	10,77	72%
2	Regione Basilicata - Razionalizzazione delle risorse idrica e completamento degli acquedotti per usi civili nel Comprensorio del basso Sinni	2,53	2,24	0,29	2,53	100%	0,06	0,23	2,53	100%
3	Regione Basilicata - Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (2°lotto funzionale)	4,40	0,45	2,20	2,65	60%	1,48	1,17	2,65	100%
4	Regione Calabria - Adeguamento rete idrica e fognaria del Comune di Buonvicino	1,12	0,10	0,70	0,80	71%	0,11	0,59	0,7	63%
5	Regione Calabria - Lavori di disinquinamento ambientale con razionalizzazione dei sistemi di collettamento e costruzione di n. impianti di depurazione nel Comune di San Marco Argentano (CS)	2,41	2,02	0,39	2,41	100%	0,30	0,09	2,41	100%
6	Regione Molise - Adeguamento reti infrastrutturali per la raccolta ed evacuazione delle acque reflue nere - 1° stralcio - Rete fognaria zona Lido di Campomarino	2,25	1,92	0,33	2,25	100%	0,00	0,33	2,25	100%
7	Regione Puglia - Completamento ammodernamento. Impianto di distribuzione del distretto 11 del comprensorio del Fortore con sistema automatizzato di consegna e regolazione dell'acqua	2,97	2,50	0,47	2,97	100%	0,16	0,31	2,97	100%
8	Regione Puglia - Manutenzione straordinaria della tratta suburbana del canale Fosso Pile in agro di Cerignola	1,74	1,35	0,39	1,74	100%	0	0,39	1,74	100%
	Totale	**37,54**	**16,58**	**13,73**	**30,31**	**81%**	**3,81**	**12,38**	**26,02**	

(1) L'importo indicato è relativo al finanziamento concesso in quanto il Ministero è soggetto finanziatore e non soggetto attuatore

(2) L' importo indicato è comprensivo dei lavori al netto del ribasso d'asta , dell' IVA e delle somme a disposizione

(3) Gli importi fanno riferimento alle spese rendicontate (ritenute ammissibili) dal soggetto attuatore a vario titolo

(4) Importo di produzione semestrale

L'obiettivo *"Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche"* ha interessato anche l'ampliamento del ***sistema di monitoraggio delle "grandi dighe", SISMON***; tale sistema consente attualmente di monitorare 382 dighe su un totale di 517. Su ogni diga sono installate una serie di apparecchiature che tengono costantemente sotto controllo i parametri fondamentali da cui dipendono le condizioni di sicurezza. I dati sono trasmessi telematicamente alla centrale di controllo che li elabora, verificando costantemente l'andamento dei coefficienti di sicurezza.
Quanto all'obiettivo di incrementare a 432 il numero delle dighe controllate attraverso il sistema SISMON, nel 2012 è stata conclusa l'attività di progettazione definitiva degli interventi di adeguamento. Nel corso del 2013 si passerà progressivamente all'installazione, messa in esercizio e collaudo della nuove apparecchiature.

✓ ***Attuazione del Piano di edilizia abitativa, interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo Quadro strategico nazionale 2007 - 2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud***

L'obiettivo risulta collegato al programma *19.2 "Politiche abitative, urbane e territoriali"*, per l'attività di monitoraggio, vigilanza ed impulso sull'attuazione del Piano nazionale di edilizia abitativa ed al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza"*, per le attività connesse al Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità.

Il ***Piano nazionale di edilizia abitativa,*** promuovendo la partecipazione di soggetti pubblici e privati, consente di proseguire nell'attività istituzionale di riduzione del disagio abitativo incrementando l'offerta di alloggi a canoni sostenibili mediante programmi costruttivi orientati alla sostenibilità ambientale ed energetica. In particolare, il Piano nazionale individua come categorie beneficiarie delle realizzazioni i seguenti soggetti:

a) nuclei familiari a basso reddito anche monoparentali o monoreddito;
b) giovani coppie a basso reddito;
c) anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate;
d) studenti fuori sede;
e) soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio;
f) altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1 della legge 8 febbraio 2007, n. 9;
g) immigrati regolari a basso reddito, residenti da almeno dieci anni nel territorio nazionale ovvero da almeno cinque anni nella medesima regione.

Il Piano si configura come un complesso di interventi (edilizia residenziale pubblica, project financing, agevolazioni alle cooperative edilizia, sistema integrato di fondi immobiliari) da attivare con il cofinanziamento degli enti locali (Regioni, Comuni, ex Iacp) e da realizzare nel rispetto dei criteri di efficienza energetica. Il sistema degli interventi è, pertanto, riconducibile alle seguenti tre macro-aree di intervento:

1. *interventi di edilizia residenziale pubblica (200 milioni).* Tale linea di azione consente di rendere disponibili 5059 alloggi (di cui n. 146 mediante acquisto, n. 209 da locazione, n. 4220 da recupero/ristrutturazione e 484 da nuova costruzione);
2. *accordi di programma con le regioni (377,8 milioni).* Con gli accordi di programma si renderanno disponibili 16986 alloggi (di cui 13705 di nuova

costruzione, 3138 da recupero/ristrutturazione e 143 da acquisto di immobili già esistenti);

3. *sistema integrato dei fondi immobiliari (150 milioni).* Con questa linea d'intervento del Piano nazionale di edilizia abitativa si può stimare in circa 45.000 il numero degli alloggi complessivamente realizzabili.

Per il 2012, l'obiettivo si è focalizzato, in particolare, sulle prime due linee di azione ed ha permesso di raggiungere i seguenti risultati:

- relativamente agli interventi di edilizia residenziale pubblica, uno stato di avanzamento del programma pari ad oltre il 70%, essendo state erogate risorse per circa 140 milioni di euro a fronte dei 200 milioni programmati;
- relativamente agli accordi di programma, uno stato di avanzamento pari ad oltre il 30%, essendo state erogate risorse per circa 120 milioni di euro a fronte dei 377,8 milioni programmati.

Sono stati sottoscritti accordi di programma con 18 regioni e con le Provincie autonome di Trento e di Bolzano mentre è in corso di sottoscrizione l'Accordo con la Regione Friuli Venezia Giulia.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità attua il ***Quadro strategico nazionale*** (QSN), per quanto riguarda, in particolare, la Priorità "Reti e collegamenti per la mobilità", che ha l'obiettivo di "Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo".
Esso interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'U.E. verso il sud e che migliorano i collegamenti tra i mercati del Nord Europa e quelli del Mediterraneo, dell'Africa e dell'Asia.
Il programma, che comprende interventi su ferrovie, porti, interporti, aeroporti, strade, sistemi di trasporto intelligenti e per il sostegno alle imprese della logistica, ammonta a complessivi Euro 2.576.612.256,00 ed è finanziato dal fondo europeo di sviluppo regionale (FESR - 1.374.728.891,00) e dal fondo di rotazione nazionale (Euro 1.201.883.365,00).
L'avanzamento dei progetti è stato monitorato e stimolato dalle competenti strutture dell'Amministrazione, con particolare riferimento agli interventi inseriti nella direttiva ministeriale:

- *Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS Carini;*
- *Raddoppio linea ferroviaria Palermo-Messina, tratta Fiumetorto Ogliastrillo;*
- *Ricostruzione Galleria Coreca sulla linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria;*
- *Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP).*

Il monitoraggio finale ha rilevato un moderato ritardo di produzione, rispetto alle previsioni, per le prime due delle quattro opere monitorate, una maggiore produzione per la terza, mentre l'ultima, a causa di problematiche di carattere organizzativo, non risulta ancora avviata.

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***

Tale obiettivo risulta collegato al programma *13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*, per gli interventi prioritari in materia di metropolitane, ed al programma *13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"*, per gli interventi in materia di infrastrutture portuali.
Quanto al ***rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane***, l'obiettivo ha riguardato 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.
E' stato monitorato lo stato di attuazione degli interventi mediante attività di controllo, di coordinamento, di monitoraggio ed ispettiva, per verificare, 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, 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.
In particolare, nell'anno 2012, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati con le risorse della legge n. 211/92. L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori, nel supporto tecnico amministrativo alle problematiche incontrate dagli Enti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.
Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e gli indicatori previsti dalla direttiva ministeriale per valutare il raggiungimento degli obiettivi hanno evidenziato il completo raggiungimento degli stessi.
Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui gestori del trasporto rapido di massa; i risultati del monitoraggio hanno evidenziato degli scostamenti nello sviluppo dei processi realizzativi, rispetto alle previsioni originarie, per sei delle dieci opere monitorate, dovuti, nella maggior parte dei casi, a problematiche di carattere contrattuale.

(importi in milioni di Euro)

n.	OPERE	IMPORTO APPROVATO TOTALE	IMPORTO CONTRATTUALIZZATO LAVORI (a)	Importo produzione effettiva al 31.12.2011 (b)	Produzione stimata anno 2012 (c=d+g)	Importo 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 effettiva 1° semestre 2012 (h)
1	BRESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino - S. Eufemia	702,64	667,21	603,37	[illegible]	667,21	100,00%	33,72	20,12	26,63
2	VENEZIA: Linea tramviaria Favaro - Mestre - Marghera - Venezia	168,83	146,24	129,00	[illegible]	139,00	95,00%	6,00	6,00	[illegible]
3	MILANO: Metropolitana Linea M5	643,99	552,38	495,00	[illegible]	640,00	97,76%	31,00	14,00	23,45
4	GENOVA: Metropolitana Tratta De Ferrari - Brignole	131,78	151,32	137,04	[illegible]	151,30	100,00%	11,22	3,07	[illegible]
5	TORINO: Linea metropolitana Collegno - Porta Nuova - Lingotto	1004,51	987,70	982,00	[illegible]	994,40	100,68%	1,50	10,90	[illegible]
6	BOLOGNA: Filovia guidata - Rete CIVIS	182,16	161,47	104,48	[illegible]	111,33	0,69%	3,29	3,56	2,30
7	ROMA: Sistema filoviario Eur Fermi - Tor del Cand	131,44	109,10	41,40	[illegible]	67,90	62,24%	7,00	19,60	12,81
8	ROMA: Metropolitana Linea B1: P.zza Bologna - Conca d'Oro	482,90	337,56	324,30	[illegible]	337,56	1,00%	13,27	0,00	11,34
9	LATINA: Rete tramviaria su gomma	139,61	126,46	15,70	[illegible]	47,90	34,30%	12,20	20,00	0,00
10	FERROVIA CIRCUMETNEA: Metropolitana Borgo - Nesima	79,82	77,80	43,90	[illegible]	58,70	78,93%	7,10	8,70	[illegible]

Quanto al ***rilancio degli interventi in materia di infrastrutture portuali***, l'attività di vigilanza ed impulso è affidata alle Autorità portuali, coordinate e stimolate dalle competenti strutture ministeriali.

I risultati della suddetta attività sono analiticamente riportati nella tabella riassuntiva di seguito riportata, dalla quale emergono numerosi ritardi nello stato di avanzamento dei lavori; in alcuni casi l'avanzamento delle opere è stato pressoché nullo a causa del rallentamento delle procedure di affidamento. In alcuni casi, in esito alle verifiche effettuate, sono state anche apportate rettifiche e modifiche ai dati precedentemente indicati nella tabella, evidenziandone le rispettive motivazioni in appositi riquadri posti in calce alla stessa.

(importi in Euro)

Autorità Portuale	Opera	Costo opera	Importo finanziato	Importo Assegnato a tutto il 31/12/2011	Spese erogate a tutto il 31/12/2011	Stima	Effettivo utilizzo risorse			% avanzamento lavori al 31/12/2011	Stima	Effettivo
						Spese a tutto il 31/12/2012	Spesa I° semestre 2012	Spese II° semestre 2012	Utilizzo risorse totale al 31/12/2012		% avanzamento lavori al 31/12/2012	% avanzamento lavori al 31/12/2012
Civitavecchia	Dragaggio Porto Canale di Fiumicino	1.453.600,00	1.017.520,00	1.017.520,00	150.000,00	1.017.520,00	154.525,40	31.099,28	185.624,68	6,00%	100,00%	100,00
Napoli	Adeguamento strutturale bacino in muratura n.2	23.100.000,00	18.370.329,14	18.370.329,14	229.218,14	8.126.407,00	240.300,40	338.283,00	578.583,40	0,00%	37,34%	1,78
Napoli	Lavori di adeguamento della darsena a terminal containers, mediante colmate e conseguenti opere di collegamento	154.000.000,00	112.245.793,40	112.245.793,40	10.021.980,39	83.000.000,00	10.112.724,76	5.005.428,53	15.118.153,29	0,00%	75,00%	5,86
Olbia G.Aranci	Opere per la realizzazione dell'impianto antincendio	1.300.972,85	1.300.972,85	1.300.972,85	0,00	1.300.972,85	24.505,15	0,00	24.505,15	3,84%	100,00%	0,00
Olbia G.Aranci	Sede Autorità portuale	4.243.088,17	1.079.027,15	1.079.027,15	0,00	1.079.027,15	0,00	0,00	0,00	9,27%	100,00%	95,00
Piombino	Tombamento Darsena Lanini	3.500.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	120.000,00	2.450.000,00	169.136,96	1.121,76	170.258,72	0,00%	80,00%	0,00
Ravenna	Adeguamento banchine operative	15.500.000,00	10.850.000,00	10.850.000,00	6.600.000,00	10.850.000,00	10.303.252,71	17.398,28	10.320.650,99	63,00%	100,00%	95,00
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale	6.412.000,00	4.488.400,00	4.488.400,00	0,00	2.000.000,00	6.877,87	1.212,66	8.090,53	0,00%	33,00%	0,00
Salerno	Consolidamento del molo Trapezio levante e della testata del molo Manfredi	32.371.883,89	32.371.883,89	32.371.883,89	15.460.113,52	27.300.000,00	18.166.859,33	5.278.983,97	23.445.043,30	62,00%	100,00%	72,43
La Spezia	Dragaggio fondale molo Fornelli est	16.940.000,00	11.858.000,00	11.858.000,00	100.000,00	11.858.000,00	498.824,74	81.864,00	580.688,74	1,00%	100,00%	5,00

I campi in grassetto sono stati rettificati per tenere conto delle effettive spese sostenute alla data del 31/12/2011

NOTE

Napoli	La perciantuale effettiva si discoste da quella prevista per i seguenti motivi: 1) problematiche riscontrate nell'ambito delle stesure dei progetto esecutivo del Bacino 2, a causa dell'elevato degrado della barca: porta esistente e sorpresa geologica relativamente alla platea del citato bacino; 2) Consegna parziale conseguente alle interferenze delle aree di cantiere con quelle in concessione e/o appalti limitrofi. N.B. Si evidenzia che per entrambi i progetti le spese effettuate nel II° semestre 2012 atengono all' avanzamento lavori, mentre gli importi precedentemente erogati atengono alle voci di spesa previste nelle somme a disposizione dell'amministrazione (progettazione, indagini etc.)
Olbia G.Aranci	Opere per la realizzazione dell'impianto antincendio — Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a rallentamento nella procedura di affidamento lavori
Olbia G.Aranci	Sede Autorità portuale — opera realizzata con altre fonti di finanziamento
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale — Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a rallentamento nella procedure di affidamento lavori
La Spezia	Dragaggio fondale molo Fornelli est — Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a rallentamento nella procedure di affidamento lavori

✓ ***Miglioramento dei servizi di trasporto***

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.1"Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"* per gli interventi prioritari in materia di trasporto stradale.

Un'importante linea di attività del Ministero riguarda il ***finanziamento degli enti locali*** finalizzato al potenziamento ed all'efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati. La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli enti beneficiari, propedeutica all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L'obiettivo collegato a tale linea di attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

L'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, ha istituito il *"Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico"*. Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del d.lgs 28 agosto 1997 n. 281 ed e' diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 Miliardi di euro; a decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

E' stato altresì predisposto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di riparto alle regioni dell'acconto pari al 60% del fondo, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013.

L'acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato D.P.C.M..

L'attività istruttoria ha dovuto tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, ed ha posto particolare attenzione:

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli enti regionali deve consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 bis, comma 3.

Il raggiungimento degli obiettivi è verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata", l'indicatore è l'incremento annuale del "load factor" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del load factor;
- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi", l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn-over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il paese sta attraversando;
- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del "Fondo" ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti.

Correlato a tale linea di attività risulta anche l'obiettivo riguardante ***l'attivazione ed il funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale***, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, recante *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)"*.
A seguito dell'emanazione del decreto interministeriale – Ministero infrastrutture e trasporti e Ministero economia e finanze – n. 325 del 25 novembre 2011, concernente le modalità, il funzionamento ed i compiti dell'Osservatorio, l'Amministrazione ha provveduto al suo insediamento ed al concreto avvio delle attività nel primo semestre dell'anno 2012.
A seguito del ricevimento delle designazioni delle diverse amministrazioni interessate è stata quindi effettuata la costituzione del comitato di cui all'art. 3 del richiamato decreto interministeriale (DM 15 maggio 2012) e della segreteria del medesimo Osservatorio, di cui all'art 4 del (DD 18 maggio 2012).
Il Comitato ed i tre Gruppi di Lavoro Tematici – istituiti dalla Commissione per lo svolgimento di compiti istruttori in materia di "indicatori per servizi", "indicatori per investimenti" e "Normativa di settore" – si sono più volte riuniti per individuare gli indicatori da prendere a riferimento per il monitoraggio dell'andamento del settore per quanto attiene sia ai servizi, con riferimento alla qualità, alla quantità ed ai costi dei servizi stessi, sia alla realizzazione e la programmazione degli investimenti.
Il ruolo dell'Osservatorio risulta potenziato dal disposto dell'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni con la legge 7 agosto 2012 n. 135, che ha imposto alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario la trasmissione di determinati dati, pena l'inibizione dell'erogazione dei contributi pubblici e dei corrispettivi dei contratti di servizio.
In merito, in applicazione del medesimo disposto di legge l'Amministrazione, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'Interno sta procedendo ad individuare le modalità con cui i dati che l'Osservatorio richiederà dovranno essere certificati.
La criticità lamentata negli anni scorsi, relativa alla carenza di risorse destinate a creare la banca dati e il sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore è stata risolta, senza prevedere nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica, prevedendo che lo 0,025 delle quote spettanti alle regioni a valere sul fondo stesso possa essere accantonato annualmente per essere destinato allo scopo.

Priorità politica 3 "Sicurezza"

Obiettivi strategici correlati:

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

Tale obiettivo è collegato, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"*, al programma *14.3 "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità"*, per gli interventi relativi agli edifici scolastici, ed al programma *14.5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici"* con riferimento alla sicurezza delle dighe.

Quanto alla ***sicurezza sulle opere di sbarramento***, il Ministero, ai fini della tutela della pubblica incolumità, approva i progetti delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore al 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito dall'invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari e accessorie. Provvede, inoltre, alla vigilanza sulla costruzione delle dighe di competenza e sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari; al dicastero è, altresì, affidato il compito di predisporre la normativa tecnica in materia di dighe.
L'attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n.1363 *"Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l'esercizio delle dighe di ritenuta"* nonchè, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal D.M. LL.PP. 24 marzo 1982.

L'obiettivo 2012 ha previsto specifici target per le attività di approvazione dei progetti e di vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena. Da tale obiettivo sono scaturite le seguenti azioni:

- visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, per un totale di 517 dighe;
- visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione, per un totale di 517 dighe;
- esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari.

I risultati dell'attività svolta nel 2012 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio	1.034
visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione	1.034
esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari	188

Quanto alla ***messa in sicurezza degli edifici scolastici***, si rileva che il Piano scuole risulta tra i principali programmi di edilizia statale e coinvolge le strutture centrali e periferiche del Ministero.
Le modalità di attuazione del *Programma stralcio di riduzione della vulnerabilità anche non strutturale degli edifici scolastici*, sono definite dalla Delibera CIPE n. 32 del 13 maggio 2010. Sulla base delle Convenzioni Stato-Ente, relative ad ogni singolo intervento inserito nel programma, il Ministero eroga i finanziamenti solo successivamente: alla verifica tecnico-amministrativa del progetto definitivo, a sopralluoghi in corso d'opera di verifica dello stato di avanzamento dei lavori e, ad ultimazione degli stessi, dopo la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.
In particolare, l'articolazione generale del processo è suddivisa nelle seguenti fasi principali:

1. verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento;
2. verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni;
3. monitoraggio di avanzamento dei progetti;
4. verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente.

Per il 2012, l'obiettivo ha interessato l'approvazione dei progetti definitivi ed i sopralluoghi presso gli edifici scolastici. In tabella sono riportate le attività svolte da ogni Provveditorato interregionale.

PROVVEDITORATI	N.richieste di parere					N. pareri emessi					N. sopralluoghi da effettuare					N. sopralluoghi effettuati				
	1° trim	2°trim	3°trim	4°trim	TOTALE	1° trim	2°trim	3°trim	4°trim	TOTALE	1° trim	2°trim	3°trim	4°trim	TOTALE	1° trim	2°trim	3°trim	4°trim	TOTALE
Provveditorato int.le Piemonte- Valle d'Aosta	1	10	5	6	22	1	10	4	6	21	1	10	5	6	22	1	10	5	6	22
Provveditorato int.le Lombardia-Liguria	18	0	36	36	90	18	0	36	36	90	30	0	39	39	108	30	0	39	39	108
Provveditorato int.le Veneto-Friuli VG-Trentino A.A.	13	16	9	14	52	13	16	9	14	52	13	18	2	14	45	13	16	2	14	45
Provveditorato int.le Emilia R. - Marche	4	16	14	16	50	4	16	14	16	50	10	20	13	16	59	10	20	13	16	59
Provveditorato int.le Toscana-Umbria	5	7	5	8	25	10	7	4	7	28	5	7	5	8	25	5	7	5	8	25
Provveditorato int.le Lazio-Abruzzo-Sardegna	5	16	3	26	50	1	14	5	29	49	9	14	6	25	54	8	14	7	25	54
Provveditorato int.le Campania-Molise	10	15	7	0	32	4	10	7	0	21	10	5	7	0	22	4	10	7	0	21
Provveditorato int.le Puglia- Basilicata(*)					53					52					55					56
Provveditorato int.le Sicilia-Calabria	27	34	19	11	91	27	34	19	11	91	30	34	19	11	94	30	34	19	11	94
SOMMANO	83	114	98	117	465	78	107	98	119	454	108	106	96	119	484	101	111	97	119	484

Il monitoraggio dell'avanzamento amministrativo e fisico del programma si effettua ai sensi degli articoli 3,4, 8 e 8 dello Schema di convenzione che regola i rapporti tra Stato ed Ente.

Complessivamente, sono state ispezionate dai Provveditorati, in collaborazione con gli Enti territoriali interessati, 46mila scuole. Sono stati selezionati 1706 interventi urgenti tra quelli inseriti in un primo piano stralcio del valore di 358 milioni di Euro. Il piano approvato dal CIPE è passato alla fase operativa con l'approvazione dei progetti e la firma delle convenzioni con gli enti gestori. Dei 358 milioni previsti, ne sono stati assegnati 197. Del miliardo stanziato dal CIPE per la messa in sicurezza delle scuole italiane, circa 200 mln di euro sono stati assegnati per la ricostruzione delle scuole colpite dal terremoto dell'Aquila. L'ultima parte del Piano (da circa 400 mln) è stata ultimata dal punto di vista programmatico (selezione interventi per priorità sicurezza).

- ✓ ***Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale***
- ✓ ***Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio***
- ✓ ***Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano (D.L. 70/2011)***
- ✓ ***Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione***

Tali obiettivi risultano collegati alla missione 14 *"Infrastrutture pubbliche e logistica"* e afferiscono al programma *14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni"*, attività volta alla consulenza tecnico–scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio superiore dei lavoro pubblici.

Per l'obiettivo strategico *Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale* e precisamente per la tematica specifica relativa alla **redazione di un documento di studio sugli effetti del federalismo fiscale (L. n. 49/2009) e nella formulazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio,** documento che potrà costituire contributo al Parlamento impegnato a formare la legge sui principi di "governo del territorio" ex Legge Costituzionale n. 3/2001, il Consiglio ha costituito un gruppo di lavoro per la realizzazione dello stesso e la preparazione al convegno previsto nel programma d'azione.

In relazione al secondo obiettivo strategico *"Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio"*, per la tematica riferita al **miglioramento dei processi autorizzatori e dei controlli alla luce del federalismo e della semplificazione del sistema delle costruzioni,** e' stato costituito un gruppo di lavoro per la redazione di un documento di inquadramento delle criticità e sovrapposizione dei processi autorizzatori e dei controlli e delle possibili semplificazioni dell'intero sistema delle costruzioni in analogia-sinergia con il più generale processo in atto di semplificazione del sistema autorizzatorio urbanistico-edilizio. L'obiettivo si pone come valido contributo per il miglioramento del "Codice Edilizia" alla luce del D.L. n. 70/2011.

Il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico *"Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano (D.L. 70/2011)"* si e'interessato della tematica relativa **alla redazione di linee guida in tema di riqualificazione e ristrutturazione edilizia,** linee guida sulla sicurezza delle costruzioni in relazione alla tendenza della applicazione dello strumento della "premialità edilizia" (piano casa; risparmio energetico; impatto acustico) da parte dello Stato, delle Regioni e dei Comuni.

Infine, il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico *"Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione"*si è interessato in rapporto al periodico rinnovo delle norme tecniche, della tematica relativa alla

redazione di un documento ricognitivo delle stesse norme in tema di conservazione e manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente

✓ ***Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti***

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.2 "Autotrasporto ed intermodalità"*, al programma *13.5 "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"* ed al programma *13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*.

Con riferimento alla ***sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad "impianti fissi"***, ai sensi del DPR 753/80, le competenze del Ministero riguardano le verifiche 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 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.
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 similari esperienze condotte all'estero, la Direzione generale competente istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire la fase di sviluppo dell'opera, dall'approvazione del progetto definitivo 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 istituite ben 10 commissioni di sicurezza con il compito di seguire la realizzazione di altrettante opere ed impianti.
In particolare l'obiettivo ha riguardato l'esecuzione di verifiche e prove tecniche presso gli esercenti di pubblici servizi di trasporto, per l'attivazione o riattivazione in sicurezza di impianti e materiale rotabile in ognuno dei settori di interesse. L'obiettivo è stato realizzato.

Quanto alla ***sicurezza del trasporto stradale***, il Ministero, tra le varie attività ed iniziative, collabora con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno per la programmazione ed effettuazione dei ***controlli su strada*** finalizzati al miglioramento del

livello di sicurezza ed a fornire maggiori standard per l'equilibrio del mercato dell'autotrasporto.
Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l'ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei *"controlli integrati"*, riguardanti:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- il controllo sui conducente di veicoli industriali, volto a verificarne la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'attività di controllo è pianificata a livello centrale, in stretta collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno.
L'obiettivo, per il 2012, ha previsto 15 operazioni concertate trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese; in ogni giornata è stato coinvolto un numero di pattuglie variabile in relazione alla disponibilità dei CMR.
I risultati dell'attività di controllo svolta nel 2012 si possono così riassumere:

servizi effettuati	2.148
veicoli controllati nei servizi congiunti	33.057
infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	29.718

Quanto al ***controllo dei servizi di linea interregionali*** di competenza statale e delle imprese esercenti ai sensi del decreto legislativo n. 285/2005, va rilevato che la materia è stata oggetto di riforma normativa, in base al D. Lgs. 21 novembre 2005, n. 285, che ha previsto la sostituzione del sistema di assegnazione dei servizi fondato sulla concessione, ai sensi dalla precedente disciplina risalente alla L. n. 1822/1939, con il sistema basato sull'autorizzazione, che consente alle imprese del settore di operare in un regime di libera concorrenza.
Uno dei compiti fondamentali assegnati dalla nuova disciplina è quello di garantire che la concorrenza tra le imprese autorizzate ad esercitare i servizi di linea avvenga in modo leale, nel rispetto delle disposizioni che regolamentano l'attività in parola. In tale ambito rientrano l'attività di controllo prevista dall'art. 6 del citato decreto legislativo e la connessa attività sanzionatoria, prevista dagli artt. 7 e 8 del medesimo decreto.
Scopo dei controlli è accertare la regolarità dei servizi di linea autorizzati, in conformità alle prescrizioni contenute nei relativi titoli autorizzativi. Ulteriore obiettivo è accertare la presenza o meno di servizi di linea abusivi, ovvero svolti da soggetti privi di titolo autorizzativo.
I controlli su strada attengono alle modalità di esercizio del servizio di linea da parte dell'impresa ed alla presenza dell'autorizzazione, della sua autenticità e della sua validità. Quando l'attività di controllo viene svolta presso la sede dell'impresa, si accerta la sussistenza dei requisiti e delle condizioni previsti dal D. Lgs. n. 28572005 e la rispondenza con quanto dichiarato dalle imprese all'atto della richiesta di autorizzazione.
Nel corso del 2012 si è proceduto a dare continuità alle attività di controllo provvedendo alla loro organizzazione ed al loro coordinamento, anche mediante l'emanazione di un documento che integra e modifica le linee guida emanate nel 2011, nonché all'implementazione del sistema di gestione informatizzato dell'apparato sanzionatorio.

Sono stati elevati 93 verbali di accertamento e contestazione di infrazione alle norme contenute nel Decreto Legislativo n. 285/05.

Quanto alla ***sicurezza del trasporto ferroviario***, l'Amministrazione svolge, tra l'altro, l'attività finalizzata al riconoscimento ed al rinnovo dei titoli abilitativi, nonché alla vigilanza sugli *"organismi notificati"*, ai sensi della direttiva comunitaria 2008/57/CE recepita dal D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191; tali organismi sono incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari. La medesima attività è esercitata nei confronti degli esperti che possono effettuare le verifiche ai sensi del *Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose*.
Nel corso del 2012 è stata focalizzata l'attenzione nei confronti dell'attività di vigilanza sugli organismi deputati alla certificazione dei diversi componenti del trasporto ferroviario e sugli esperti nel trasporto internazionale delle merci pericolose, portando a termine gli interventi di *audit* programmati.
Inoltre, in tale ambito, sono state perseguite le seguenti iniziative:

1) 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) azioni 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 concernent le transport International ferroviaires des marchandises Dangereuses*) che ha implicato la partecipazione a Gruppi di lavoro, nonchè 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) 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.

✓ ***Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"*.

Nell'anno 2011 il Ministero ha emanato un decreto di natura regolamentare per l'individuazione delle esigenze connesse al servizio o alle peculiarità organizzative dei mezzi di trasporto marittimi. Con tale decreto sono state coordinate, altresì, le norme contenute nel D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, recante *"Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro"* con la normativa relativa alle attività lavorative a bordo della navi, di cui al D.Lgs. 27 luglio 1999, n. 271, recante *"Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della L. 31 dicembre 1998, n. 485"*, e per il settore della pesca, di cui al D.Lgs. 17 agosto 1999, n.298, recante *"Attuazione della direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca"*.
Per garantire la tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi mercantili e da pesca, le norme prevedono che gli armatori delle unità suddette inviino al Ministero, per la successiva approvazione, i *"Piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro"*; nei *Piani* devono essere riportati, oltre che le caratteristiche della singola unità, anche la valutazione dei rischi connessi allo svolgimento del lavoro a bordo nonché le misure di prevenzione previste. Dopo l'istruttoria tecnica, finalizzata alla verifica della conformità del Piano a quanto disposto dal sopra richiamato D.Lgs. 27 luglio 1999, n. 271, il Piano è approvato.
Nel corso del 2012 sono stati incrementati il monitoraggio e la vigilanza dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi, effettuando 439 visite ispettive a bordo di navi mercantili e da pesca nazionali, i cui esiti sono riepilogati nelle tabelle seguenti.

Composizione percentuale dell'anzianità delle navi commerciali e da pesca ispezionate nel 2012

Tipo di unità navale	fino al 1970	1971-1980	1981-1990	1991-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2012	N/P	Totale
Navi da carico (secco e liquido)	9,09%	18,18%	20,00%	18,18%	12,73%	20,00%	1,82%	0,00%	100,00%
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	1,83%	26,61%	11,93%	19,27%	27,52%	11,01%	0,00%	1,83%	100,00%
Navi per il trasporto di passeggeri	9,43%	0,00%	37,74%	37,74%	7,55%	3,77%	0,00%	3,77%	100,00%
Unità di servizio	0,00%	16,87%	15,66%	26,51%	18,07%	14,46%	1,20%	7,23%	100,00%
Navi da pesca	0,00%	75,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	25,00%	100,00%
Altri tipi di navi	12,22%	22,22%	12,22%	13,33%	12,22%	12,22%	3,33%	12,22%	100,00%
Totale	5,84%	19,29%	17,26%	21,57%	17,01%	12,18%	1,27%	5,58%	100,00%

Esiti delle ispezioni a navi commerciali e da pesca ispezionate nel 2012 – Tutti i controlli

	Tutti i controlli		
Etichette di riga	Non conformità - Osservazioni	Conformità	Totale
Navi da carico (secco e liquido)	52,73%	47,27%	100,00%
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	58,72%	41,28%	100,00%
Navi per il trasporto di passeggeri	49,06%	50,94%	100,00%
Unità di servizio	50,60%	49,40%	100,00%
Navi da pesca	0,00%	100,00%	100,00%
Altro - N/P	50,00%	50,00%	100,00%
Totale	**52,28%**	**47,72%**	**100,00%**

Esiti delle ispezioni a navi commerciali e da pesca ispezionate nel 2012 – Rispetto delle norme sui piani di sicurezza a bordo delle navi

	Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro		Totale
Tipo di unità navale	Conformità	Non conformità	
Navi da carico (secco e liquido)	90,91%	9,09%	100,00%
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	97,25%	2,75%	100,00%
Navi per il trasporto di passeggeri	100,00%	0,00%	100,00%
Unità di servizio	97,59%	2,41%	100,00%
Navi da pesca	100,00%	0,00%	100,00%
Altro - N/P	93,33%	6,67%	100,00%
Totale	**95,94%**	**4,06%**	**100,00%**

Esiti delle ispezioni a navi commerciali e da pesca ispezionate nel 2012 – Rispetto delle norme sul servizio di prevenzione e protezione a bordo delle navi

	Servizio di prevenzione e protezione		Totale
Etichette di riga	Conformità	Non conformità	
Navi da carico (secco e liquido)	92,73%	7,27%	100,00%
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	98,17%	1,83%	100,00%
Navi per il trasporto di passeggeri	94,34%	5,66%	100,00%
Unità di servizio	96,39%	3,61%	100,00%
Navi da pesca	100,00%	0,00%	100,00%
Altro - N/P	96,67%	3,33%	100,00%
Totale	96,19%	3,81%	100,00%

Esiti delle ispezioni a navi commerciali e da pesca ispezionate nel 2012 – Rispetto di altre norme di sicurezza del lavoro a bordo delle navi

Numero

Altre prescrizioni di sicurezza	Conformità	Non conformità	Totale
Manuale gestione sicurezza lavoro	97,21%	2,79%	100,00%
Registro orario di lavoro e di riposo	93,65%	6,35%	100,00%
Registro infortuni (DD 30 maggio 2000)	96,95%	3,05%	100,00%

Dati relativi a infortuni su navi commerciali e da pesca occorsi nel 2012

Numero

	Sezione							
Tipo di unità navale	Coperta	Macchina	Polivalente	Camera	Cucina e famiglia	Servizi vari	Non perv.	Totale
Navi da carico (secco e liquido)	9	3	0	0	0	0	1	13
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	13	4	0	6	2	1	1	27
Trasporto passeggeri	21	12	1	2	2	2	0	40
Unità di servizio	12	7	0	0	0	0	0	19
Pescherecci	35	3	0	0	0	0	1	39
Altro - N/P	20	2	0	0	1	0	0	23
Totale complessivo	110	31	1	8	5	3	3	161

Dati relativi ai sinistri marittimi di navi commerciali e da pesca occorsi nel 2012

Numero

	Tipo di unità navale						
	Navi da carico (secco e liquido)	Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	Navi per il trasporto di passeggeri	Unità di servizio	Navi da pesca	Altro - N/P	Totale
Sinistri	42	19	22	4	52	6	145
Unità coinvolte	46	21	29	15	70	6	187
Unità perdute	0	0	1	0	3	0	4
Morti	0	0	32	0	2	0	34
Feriti	5	12	161	0	5	0	183

Tipologie degli eventi sinistrosi di navi commerciali e da pesca occorsi nel 2012

Numero

Tipo di evento	Sinistri	Unità coinvolte	Unità perdute	Morti	Feriti
Affondamento	14	14	1	0	0
Allagamento	12	12	0	0	0
Avaria (elettr., propuls., strutt.)	5	5	0	0	1
Collisione	34	76	1	0	5
Incaglio/ arenamento	12	12	0	0	3
Incendio / esplosione	15	15	0	0	3
Sbandamento / Capovolgimento	2	2	1	2	0
Urto	36	36	1	32	170
Altro - Non pervenuto	15	15	0	0	1
Totale complessivo	145	187	4	34	183

Da una analisi comparativa tra gli esiti delle visite ispettive e delle analisi sui sinistri e sugli infortuni, è emersa la necessità di intensificare l'attività ispettiva per la tipologia navi da pesca, per le quali è raccomandata la programmazione di un maggiore numero di ispezioni nel corso del 2013.

✓ ***Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo***

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *7 "Ordine pubblico e sicurezza"*, al programma *7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"* ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

In relazione al prioritario obiettivo di ***assicurare efficienza e prontezza operativa*** nell' attività di ***ricerca, soccorso ed assistenza in mare (S.A.R.)***, 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 possibili iniziative 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 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. Ciò, 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.
Sono state effettuate ***4.662*** **missioni di addestramento** da parte dei mezzi navali (*5.865* nel 2011 e *9.858* nel 2010) che, seppur in calo 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 *556* unità, a fronte delle 620 previste dalla direttiva ministeriale. Il parziale raggiungimento dell'obiettivo scaturisce dal ridimensionamento e/o annullamento di alcuni corsi, per insufficienza di risorse.

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 quanto segue:

- **mezzi navali** - obiettivo realizzato: 287 giorni di disponibilità operativa (prefissato 284 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 1,01**;
- **mezzi aerei** - obiettivo realizzato: 232 giorni di disponibilità operativa (prefissato 290 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 0,80**;
- **mezzi terrestri** - obiettivo realizzato: 324 giorni di disponibilità operativa (prefissato 347 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 0,93**;

Se ne deduce 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, sacrificando quelli terrestri e la componente aerea, tra l'altro sottoposta ad un **forzato periodo di indisponibilità** anche per sopperire ai tagli delle manovre di contenimento della spesa. Pertanto, non è stato possibile il pieno perseguimento dell'obiettivo programmato (indice di efficacia medio nazionale: 0,91).

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 riguardato:

- ***3.878* operazioni di soccorso** e assistenza condotte/coordinate (*4.365* nel 2011);
- ***4.244* missioni** di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (*4.311* nel 2011);
- ***10.894* persone soccorse** e/o assistite (*7.259* nel 2011);
- ***2.215* unità** da traffico, pesca e diporto **soccorse e assistite** (*2.420* nel 2011);
- ***116.124* miglia percorse** dalle unità navali, per ricerca e soccorso (*115.593* nel 2011);
- ***552* ore di volo** eseguite dalla componente aerea, per S.A.R. (*364* nel 2011);
- ***295* missioni** aeronavali per **trasporto ammalati e traumatizzati** (*271* nel 2011).

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 2012 vi è stata una sensibile attenuazione 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 inferiore a quello dell'anno precedente. Complessivamente si ha:

- *7.773* **persone soccorse/recuperate** in mare (*52.879* nel 2011);
- ***95.970* miglia percorse** dalle unità navali (*112.319* nel 2011);
- ***334* ore di volo** della componente aerea (*641* nel 2011);
- ***3.920* missioni** di vigilanza dei mezzi aeronavali (*4.571* nel 2011);
- ***8.940* operazioni di controllo** sulle coste interessate dal fenomeno (*14.845* nel 2011).

Per le ragioni sopra esposte, l'obiettivo programmato di 12.000 interventi (missioni in mare e operazioni a terra) è stato superato, attestandosi a ***12.745***. Nel corso del 2012 i flussi migratori, verso le coste italiane, hanno avuto origine dalla Grecia, dalla Turchia, dalla Libia, dalla Tunisia e dall'Egitto. In particolare:

- i flussi provenienti da Turchia e Grecia hanno riguardato principalmente cittadini di nazionalità palestinese, afghana, iraniana, siriana, irachena e pakistana sbarcati lungo le coste pugliesi (Otranto, Santa Maria di Leuca, Brindisi e Vieste);
- quelli provenienti dalla Libia (Tripoli, Misurata e Bengasi) hanno riguardato principalmente cittadini di nazionalità somala ed eritrea che, imbarcati a bordo di gommoni, sono giunti anche senza essere stati assistiti sulle coste siciliane (Lampedusa e Siracusa);
- i flussi provenienti dalla Tunisia (Kelibia, Tunisi, Sousse e Sfax) hanno riguardato cittadini di varie nazionalità, ma con prevalenza tunisina, che a bordo di piccole imbarcazioni sono approdati sulle coste siciliane (Pantelleria, isole Egadi, e Lampedusa);
- i flussi provenienti dall'Egitto (Alessandria) hanno riguardato principalmente cittadini di nazionalità egiziana, pakistana, siriana ed indiana che a bordo di pescherecci hanno raggiunto le coste siciliane (Siracusa).

La **Centrale Operativa I.M.R.C.C.** del Comando Generale (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*), ha gestito le telefonate di emergenza pervenute al "Numero blu" 1530 ed originate da rete mobile, nonché gli allerta dei sistemi satellitari *Cospas/Sarsat, Inmarsat, blue box* ecc. che assicurano le telecomunicazioni di emergenza in qualsiasi parte del mondo, per l'immediata localizzazione delle navi in situazione di pericolo.

Ai fini del soccorso, la centrale operativa ha esercitato la gestione del sistema informativo computerizzato NISAT - *Navigation Information System in Advanced Technology*, che dispone di tutte le informazioni necessarie al coordinamento del S.A.R. marittimo nazionale, assicurando nel contempo la gestione automatizzata di sistemi ausiliari che ottimizzano e velocizzano lo svolgimento dei compiti di istituto, consentendo interventi operativi più pronti ed efficaci in caso di emergenza.

La centrale, inoltre, ha seguito l'intervento delle unità aeronavali della Guardia costiera italiana in operazioni internazionali, svoltesi sotto l'egida dell'agenzia europea FRONTEX, con i risultati che seguono:

- Operazione congiunta europea **"Poseidon 2012"**, mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini diretti in Europa attraverso il Mare Egeo, con origine dalle coste turche e greche. 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 ***4.380*** **miglia**, soccorrendo *56* persone e controllando ***46*** unità sospettate di favorire l'immigrazione con il sequestro di una unità e l'arresto di una persona.
- Operazione congiunta europea **"Hermes 2011"**, volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste africane (Algeria 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 Sicilia. In questo contesto, le unità aeronavali del Corpo hanno soccorso ***6.255*** **migranti** ed arrestato ***68*** persone.
- Operazione congiunta europea **"Aeneas 2011"**, mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste greche e diretti verso la Puglia e la Calabria. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali della Guardia costiera che in tale contesto hanno soccorso ***950*** **migranti**, arrestato *37* persone e sequestrato ***1.980*** *Kg* di sostanze stupefacenti.

Lo sforzo prodotto dal Corpo per far fronte al naufragio della M/n Costa Concordia, occorso la sera del 13 gennaio 2012 nelle acque dell'arcipelago toscano, ha visto l'intervento, oltre degli uomini e dei mezzi aeronavali della Guardia costiera, anche

della Marina militare, dei Vigili del fuoco e delle Forze di polizia. Le operazioni sono state coordinate dal Maritime Rescue Sub Center di **Livorno** ed hanno portato al salvataggio di ***4.197*** persone, tra passeggeri e membri dell'equipaggio.

Quanto al mantenimento dell'organizzazione tecnica per i ***controlli in materia di 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 ***28.172***, in forzata diminuzione rispetto al passato (*31.268* nel 2011 e *40.599* nel 2010). Pertanto, non è stato possibile raggiungere il *target* prefissato (45.000 controlli previsti).
Per l'aspetto tipicamente amministrativo, gli **atti certificativi** rilasciati in materia di sicurezza della navigazione, su richiesta, risultano pari a ***11.382***, in leggero calo rispetto al passato (*12.069* nel 2011 e *12.361* nel 2010).
A fronte di ***356.706*** **navi** da traffico e di linea **approdate** nei porti italiani (*397.575* nel 2011 e *350.251* nel 2010), sono stati eseguiti ***113.700*** **interventi** del personale militare finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (*137.211* nel 2011 e *141.538* nel 2010). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/approdi registra solo un lieve calo attestandosi intorno al 32%, contro il 34% dell'anno precedente. Ciò, a conferma degli sforzi compiuti per privilegiare l'importante settore.
Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, su 1261 navi straniere arrivate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. ne sono state ispezionate ***1.250***. In particolare si è proceduto ad ispezionare ***815*** delle 826 navi giunte con *Priority 1* (98%) e ***435*** navi approdate con *Priority 2* (100%). Ad esse si sommano le ispezioni effettuate sulle navi straniere giunte nei porti italiani con *Priority 0*. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi ***103*** provvedimenti di **"fermo nave"** (*113* nel 2011) e ***8*** provvedimenti di **"nave bandita"** (2 nel 2011), 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 2012 sono stati approvati ***220*** **piani di sicurezza** nave (*152* nel 2011 e *142* nel 2010) e sono stati rilasciati ***332*** **certificati internazionali di *security*** a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (*298* nel 2011 e *308* nel 2010).
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, 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 ***38.080*** **controlli alle *port facilities*** (*46.557* nel 2011) che, in termini di efficacia, supera il *target* prefissato di 35.000 controlli;
- i **controlli alle navi straniere** sono risultati ***815*** (*1.442* nel 2011), ossia il 98% delle navi soggette arrivate.

Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo, ***2.015*** **missioni** antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera. Anche in questo caso le insufficienti risorse economiche hanno determinato un sensibile calo, rispetto alle *2.724* missioni del 2011.

Quanto al ***monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo***, l' obiettivo è stato attuato mediante specifica attività tecnica concretizzatasi nel costante monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio in transito o in sosta nelle acque e nei porti di giurisdizione. Allo scopo, 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 Network*);
- AIS (*Automatic Identification System*);
- ARES (Automazione Ricerca e Soccorso).

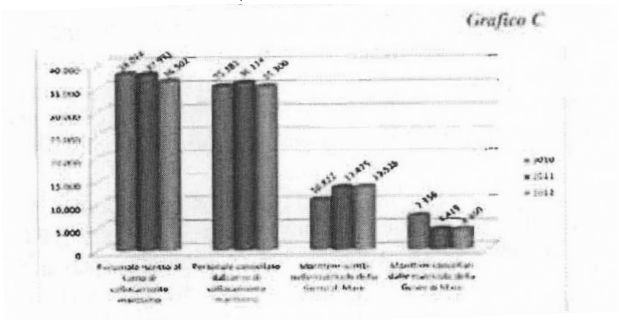
Nel dettaglio, con riferimento ai singoli obiettivi programmati, l'operatività dei sistemi ha assicurato, come da direttiva ministeriale:

- **il 100%** dei giorni di **operatività** dei Centri VTS in *full e limited operational capability*;
- **il 98,9 di ore di disponibilità** della rete **AIS nazionale** e del server SSN nazionale;
- **tutti i controlli** trimestrali previsti sulle *Plus notification* ed *Hazmat notification* inviate dalle *Local Competent Authority* (uffici marittimi periferici del Corpo) tramite SSN.

Quanto alla ***cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo*** che vede coinvolti Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse), l'attività si è tradotta in due obiettivi: quello di assicurare, per trimestre, il 99,8% di ore di disponibilità della rete dati e quello di assicurare, negli stessi periodi, la gestione di almeno 36 milioni di informazioni.
Un ulteriore obiettivo gestionale ha riguardato l'organizzazione e la realizzazione di una **esercitazione internazionale di soccorso** ad aeromobile incidentato in mare denominata "Squalo 2012".
La mattina del 10 Ottobre, nelle acque antistanti Ancona è stato simulato l'ammaraggio di un aereo appena decollato dall'aeroporto di Ancona-Falconara, con a bordo 170 persone. All'esercitazione, svoltasi al largo del Monte Conero, in un'area di ricerca di circa 450 miglia quadrate, hanno partecipato circa 300 uomini/donne (130 militari della Guardia Costiera e 170 tra civili e militari appartenenti alle diverse Forze dell'ordine), 18 unità navali, 2 aeromobili ad ala fissa e 5 elicotteri. Tra gli osservatori internazionali, sono intervenuti rappresentanti della Turchia, del Portogallo e del Montenegro che hanno assistito a tutte le fasi del soccorso, nei diversi scenari operativi. Al termine dell'esercitazione, l'apprezzamento per l'organizzazione e l'efficacia del coordinamento di uomini e mezzi aeronavali è stato unanime.

Con riferimento al ***settore concernente il personale marittimo***, è stata eseguita l'analisi delle criticità del vigente sistema della formazione marittima, rivedendo, in particolare, il programma iniziale di addestramento e formazione del personale marittimo. Sono state espletate le procedure di riconoscimento dei ***9*** Centri di formazione richiedenti e, con riferimento alla fase operativa inerente le verifiche sull'attività svolta dai predetti Centri, sono state eseguite ***54*** **ispezioni (100% dei Centri autorizzati)**.

Infine, con l'ultimazione delle procedure tecnico-amministrative per il passaggio alla gestione informatizzata della gente di mare ed il susseguente addestramento del personale militare da dedicare all'uso del sistema, è stata completata la fase di informatizzazione delle pertinenti matricole (registri di iscrizione). Per dare un'idea dell'andamento del settore, nel successivo ***Grafico C*** sono illustrati i dati dell'ultimo triennio riferiti ai marittimi iscritti e cancellati dalle matricole e del personale iscritto e cancellato dal turno di collocamento marittimo.



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

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *7 "Ordine pubblico e sicurezza"*, al programma *7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"* ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

La ***vigilanza ed i controlli sul demanio marittimo, in mare e nei porti***, con il relativo obiettivo operativo, focalizza gli interventi posti 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 per **tutelare** i **bagnanti**.
Iniziando dal programma d'azione relativo alla **vigilanza demaniale**, sono stati effettuati controlli preventivi finalizzati alla verifica del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre, eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti 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.
L'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 alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.
Sono interessanti i confronti col biennio 2010-2011, 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:

- *158.566* **controlli effettuati** a terra (*168.760* nel 2011 e *188.189* nel 2010);
- *3.444* **missioni svolte** dai mezzi aeronavali (*4.665* nel 2011 e *5.449* nel 2010);
- *1.258* **notizie di reato** inviate all' A.G. (*1.635* nel 2011 e *1.906* nel 2010);
- *321* **sequestri** penali eseguiti (*440* nel 2011 e *534* nel 2010).

In merito alla fase operativa concernente i controlli sull'**attività diportistica**, le azioni di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per

l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- ***45.704* controlli effettuati in mare** dalle motovedette (*55.516* nel 2011 e *61.906* nel 2010), con ***3.241* infrazioni rilevate** (*4.302* nel 2011 e *4.046* nel 2010);
- ***78.473* controlli a terra** eseguiti dal personale militare (*98.730* nel 2011 e *98.536* nel 2010), con ***2.368* infrazioni rilevate** (*1.910* nel 2011 e *2.219* nel 2010).

A seguito di tali interventi - peraltro svolti in piena sinergia con le altre forze operanti in mare, per non essere invasivi ma incisivi ed efficaci - sono state trasmesse ***57* notizie di reato all'A.G.** ed eseguiti ***17* sequestri penali** e ***79* sequestri amministrativi.**

Dal punto di vista della prevenzione, si è provveduto ad emanare, a cura dei competenti Capi di compartimento marittimo e Capi di circondario marittimo, le apposite ordinanze di polizia marittima per disciplinare l'intero settore diportistico-balneare, con un'azione successiva di controllo sul rispetto di tali norme.

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, superato (***124.177* 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:

- ***1.781* unità da diporto soccorse/assistite** (*1.778* nel 2011 e *1.961* nel 2010);
- ***4.507* diportisti soccorsi/assistiti** (*4.569* nel 2011 e *4.961* nel 2010);
- ***284* sinistri** che hanno coinvolto **unità da diporto** (*196* nel 2011 e *239* nel 2010);
- ***38* navi iscritte** negli appositi registri e ***43* cancellate**;
- ***819* imbarcazioni iscritte** nei R.I.D. e ***1.828* cancellate**;
- ***19.242* patenti nautiche rilasciate, *24.055* convalidate, *166* revocate e *46* sospese.**

I sottostanti ***Grafici D*** ed ***E*** riportano, rispettivamente, con riferimento al triennio 2010-2012, i dati sulle unità da diporto (navi ed imbarcazioni) iscritte e cancellate negli appositi registri e sui candidati esaminati e risultati idonei presso gli Uffici Marittimi del Corpo, con il volume delle patenti nautiche complessivamente rilasciate. Interessante, al riguardo, il costante decremento delle unità iscritte nei registri del naviglio da diporto e la concomitante crescita delle cancellazioni eseguite. Risulta in progressiva diminuzione anche il numero delle patenti nautiche rilasciate dagli Uffici marittimi che, peraltro, includono pure i candidati idonei esaminati presso le previste strutture private, nonché i soggetti per i quali la legge prevede il rilascio della patente nautica senza sostenere esami. È quasi costante, invece, il rapporto tra il numero dei candidati giudicati idonei, rispetto al totale degli esaminati per il rilascio della patente nautica da diporto: sono, più o meno, il 50%.

Grafico D

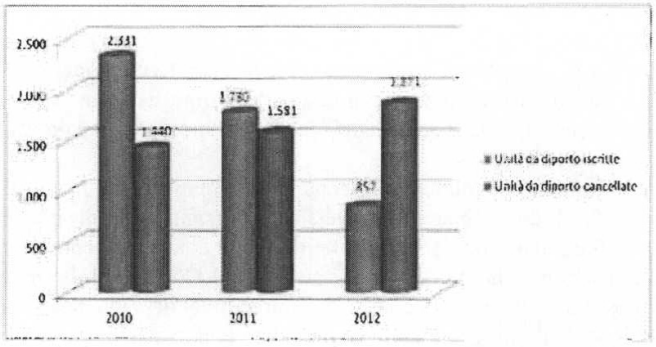
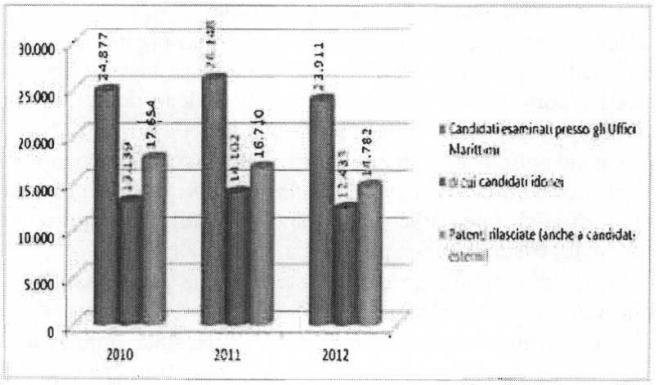


Grafico E



Per ciò che concerne la **tutela dei bagnanti**, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata incrementata il più 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 la balneazione, intensificando la vigilanza sui divieti di navigazione a motore nelle fasce di mare interessate.

Complessivamente, i risultati sono i seguenti:

- ***803* bagnanti soccorsi/assistiti** (*1.038* nel 2011 e *542* nel 2010);
- ***77.586* sopralluoghi sulle spiagge** (*86.056* nel 2011 e *82.755* nel 2010);
- ***42.006* controlli in mare** sull'osservanza delle ordinanze balneari (*58.182* nel 2011 e *48.956* nel 2010), con ***1.804* infrazioni** rilevate (*1.424* nel 2011 e *1.508* nel 2010).

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava 120.000 controlli in mare e a terra, è stato quasi raggiunto con complessivi ***119.592*** controlli eseguiti (*138.238* nel 2011 e *131.711* nel 2010). Anche nel 2012, purtroppo, si sono resi necessari interventi di recupero per ***112* bagnanti annegati** e ***31* persone decedute in attività subacquea.**

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"**. Sono stati schierati 200 battelli minori ed automezzi di servizio che hanno impegnato circa 3.000 militari, tra uomini e donne della Guardia Costiera. Ciò, si è reso possibile 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, organizzato in specifiche

pattuglie, ha posto la massima attenzione possibile nei confronti dei numerosi villeggianti che periodicamente 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.
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 incontri con le associazioni di settore per illustrare le novità delle discipline in vigore nel campo della nautica da diporto e 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 dedicate alle 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 *depliant* 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 diuturno 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.

In merito all'obiettivo operativo concernente la ***tutela dell'ambiente marino e delle risorse ittiche*** dagli inquinamenti e la ***difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico*** sommerso e la ***tutela delle biodiversità,*** si premette che questo C.d.R. non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate, eccezion fatta per il capitolo 2179 (spese di funzionamento per il controllo della pesca – manutenzione mezzi operativi) che ha avuto una dotazione iniziale di poco inferiore al milione 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. Partendo dalla difesa dell'ambiente, 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:

- *10.458* **missioni per vigilanza ecologica** (*10.091* nel 2011 e *10.574* nel 2010);
- *10.951* **missioni antinquinamento** (*11.273* nel 2011 e *11.331* nel 2010);
- *4.394* **missioni di monitoraggio acqua** (*4.743* nel 2011 e *6.089* nel 2010);
- *3.352* **missioni per vigilanza archeologica** (*4.187* nel 2011 e *4.352* nel 2010);
- *5.760* **missioni di vigilanza sulle riserve marine** (*7.662* nel 2011 e *6.309* nel 2010).

Il personale **a terra**, specializzato in materia, ha svolto ***119.074*** **controlli** per **tutela ambientale** (*130.232* nel 2011 e *143.253* nel 2010), mentre i militari appartenenti ai **Nuclei subacquei** del Corpo (personale altamente qualificati per operazioni in immersione, come gli interventi sulla Costa Concordia o, più in generale, i soccorsi di protezione civile per le emergenze lungo la costa causate da alluvioni che, non di rado, trascinano in mare interi villaggi), hanno eseguito ***3.686*** interventi per la difesa del patrimonio archeologico sommerso (*4.275* nel 2011 e *5.528* nel 2010).

In termini di efficacia, a fronte dei previsti 150.000 **controlli in mare e a terra** per tutela ambientale, ne sono stati realizzati ***155.235***, con un sensibile ridimensionamento rispetto ai *169.589* del 2011 ma con un indice di efficacia comunque positivo (1,03). Le **missioni** effettuate dalla componente navale per la **tutela del patrimonio archeologico** e delle **riserve marine** sono state, complessivamente ***9.112***, contro le 12.000 prefissate, con un indice di efficacia non positivo (0,75) ed in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (0,98 nel 2011). A seguito di tale attività si registrano:

- ***98*** **sequestri penali** (*81* nel 2011 e *110* nel 2010) e ***307*** **notizie di reato all'A.G. per inquinamento** (*333* nel 2011 e *296* nel 2010);
- ***4*** **notizie di reato all'A.G. in materia di beni archeologici sommersi** (*43* nel 2011 e *14* nel 2010);
- ***9*** **rinvenimenti di reperti archeologici** (*7* nel 2011 e *17* nel 2010).

Nel corso del 2012, complessivamente, si sono avuti ***31*** casi di grave/medio inquinamento (*119* nel 2011 e *31* nel 2010), nonché ***540*** casi di piccoli inquinamenti (*425* nel 2011 e *346* nel 2010), con ***1.407*** **interventi** del personale del Corpo per **disinquinamento** (*1.362* nel 2011 e *602* nel 2010).

Nella predisposizione delle attività di controllo è risultato inevitabile il ricorso ad una ponderatezza progettuale per la stesura del dispositivo operativo da mettere in campo, ciò a causa dell'importante contenimento della spesa. Tuttavia l'intero dispositivo ha mantenuto rigidamente quei criteri di specificità ed esclusività che il delicato settore esige al fine di mantenere uno *standard* qualitativamente elevato.

Pertanto è proseguito il monitoraggio sistematico degli **ecosistemi marini** e costieri nella loro complessità. Sono state eseguite attività di monitoraggio delle aree marine protette e dei siti maggiormente interessati da criticità conclamate: **naufragi** della M/n Concordia (Isola del Giglio), della M/C Gelso M. (Siracusa) e della M/N Eurocargo Venezia (Livorno).

Per quanto concerne 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 2012 sono stati ***167.287*** (*183.521* nel 2011 e *193.174* del 2010). L'obiettivo prefissato di 155.000 controlli è stato, pertanto, raggiunto. In dettaglio, i controlli eseguiti **a terra**, da squadre di personale appositamente formato, sono stati ***142.719*** (*155.913* nel 2011 e *160.838* nel 2010) 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, ***24.568*** (*27.608* nel 2011 e *32.336* nel 2010). I risultati dell'attività complessivamente svolta sono i seguenti:

- ***13.126*** **missioni aeronavali** (*14.485* nel 2011 e *15.701* nel 2010);
- ***821*** **notizie di reato** (*830* nel 2011 e *1.047* nel 2010);
- ***5.406*** **illeciti amministrativi** (5.032 nel 2011 e *5.597* nel 2010);
- ***2.565*** **attrezzi da pesca sequestrati** (*4.840* nel 2011 e *2.915* nel 2010);
- ***483.239*** **Kg. di pescato sequestrati** (*367.309* nel 2011 e *387.700* nel 2010).

Come ogni anno, nel mese di dicembre si è svolta la particolare operazione nazionale a tutela dei consumatori, nel 2012 denominata ***"Mekong"***, durante la quale, a seguito degli ***8.928*** **controlli**, sono state accertate ***1.069*** **violazioni** (*915* amministrative e *154* penali) e sequestrate ***228 tonnellate*** di prodotti ittici in cattivo stato di conservazione, sottomisura o privi dei documenti di tracciabilità.

L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di oltre 1.500 militari, è stata eseguita partendo dai pescherecci e dagli esercizi commerciali per la vendita al dettaglio, fino ad arrivare alle piattaforme logistiche della grande distribuzione, dei grossisti e degli importatori.

Nello specifico, oltre ai controlli effettuati in mare ***(1.113)***, in strada ***(932)*** e presso i punti di sbarco ***(2.906)***, sono stati ispezionati ***606*** mercati ittici, ***513*** grossisti, ***505*** grandi distributori, ***832*** ristoranti e ***1.521*** pescherie.

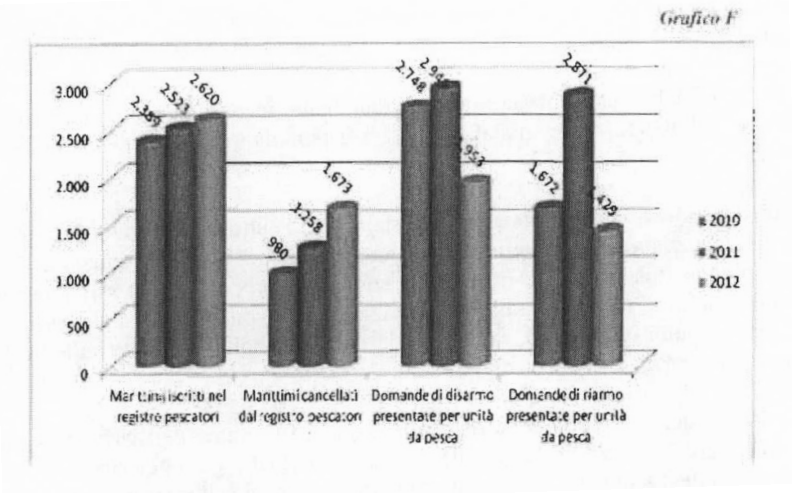
Tra gli episodi più rilevanti si citano i sequestri di:

- ***120*** **tonnellate** di prodotti ittici illecitamente immessi in commercio, a Napoli;
- ***30*** **tonnellate** di prodotti ittici lavorati con acqua di dubbia provenienza e **7.2 tonnellate** di pescato in cattivo stato di conservazione o mancante di informazioni sulla tracciabilità, a Bari;
- ***3*** **tonnellate** di specie ittiche con denominazioni commerciali non inserite negli elenchi ufficiali del competente Ministero, a Ravenna;
- ***5*** **tonnellate** di vongole sottomisura e **1,4 tonnellate** di pesci, crostacei e molluschi per cattivo stato di conservazione e frode in commercio, nelle Marche.

Passando alle attività amministrative svolte dagli uffici periferici in materia di pesca marittima, si ritengono degne di evidenziazione quelle illustrate nel prossimo ***Grafico F***, anche per le valutazioni sugli effetti che l'ampia crisi socio-economica ha prodotto in questo settore durante il triennio 2010-2012. I dati rappresentati pongono in risalto due principali aspetti:

- la modesta crescita delle istanze presentate per l'iscrizione nel registro dei pescatori e, di contro, il notevole aumento dei marittimi che hanno chiesto la cancellazione dagli stessi;
- il sensibile aumento, nel 2012, del divario tra il numero di pescherecci per i quali è stato chiesto il disarmo e quelli nello stesso anno riarmati. Si accentua, cioè, il numero di pescherecci che non tornano ad esercitare l'attività.

Grafico F



Priorità politica 4 "Ammodernamento del Ministero"

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità***

L'obiettivo, trasversale a tutti i Centri di responsabilità amministrativa, è finalizzato all'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità ed allo sviluppo delle seguenti linee di attività:

- la predisposizione del Piano triennale per le azioni positive;
- la realizzazione di una rete di "*unifed communication*" tra le postazioni di lavoro della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione;
- la misurazione della "*customer satisfaction*" degli utenti del call center dell'Ufficio centrale operativo.

Quanto al ***Programma triennale per la trasparenza e l'integrità***, il suo aggiornamento 2012-2014 presenta aspetti di novità promossi dalle delibere emanate dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità nella amministrazioni pubbliche. Tali novità hanno riguardato, in particolare:

- l'indicazione analitica delle strutture i cui dirigenti sono responsabili dell'individuazione, elaborazione e pubblicazione dei dati, nonché delle iniziative in materia di trasparenza e di integrità;
- l'ampliamento del novero dei dati da pubblicare, anche attraverso un più efficace coinvolgimento degli stakeholder interni ed esterni all'amministrazione;
- l'attenzione all'usabilità ed alla qualità dei dati pubblicati, coniugata alla previsione di misure per la rilevazione del loro grado di utilizzazione;
- l'incremento delle misure di trasparenza per promuovere la cultura della legalità e dell'integrità e per prevenire fenomeni corruttivi.

Quanto all'***adozione del Piano triennale per le azioni positive***, finalizzato anche alla ***promozione delle pari opportunità***, il gruppo di lavoro interdipartimentale, alla scopo nominato, ha programmato e realizzato il coordinamento ed il raccordo di tutte le

strutture centrali e periferiche coinvolte, nonché dei soggetti esterni in materia di pari opportunità, al fine di individuare le linee direttrici funzionali all'adozione del Piano e le conseguenti proposte di azioni positive. L'attività si è conclusa con la predisposizione del documento finale contenente la pianificazione delle linee di azione da perseguire e l'indicazione dei tempi, delle modalità e dei soggetti da coinvolgere per l'effettiva attuazione.

In vista di una futura implementazione ed estensione a tutto il Ministero, la tematica specifica relativa alla ***unifed communication*** ha previsto, per il 2012, l'adozione di tale nuova tecnologia, finalizzata alla razionalizzazione dei processi ed al miglioramento delle condizioni di lavoro, per tutte le postazioni di lavoro (PDL) della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, dislocate sulle tre sedi centrali del Dicastero.

La misurazione della ***"customer satisfaction"*** del Call center dell'Ufficio centrale operativo, riguarda servizi di larga diffusione, tra i quali, gli aggiornamenti delle variazioni di residenza sulla patente e sulla carta di circolazione, il rinnovo della patente, il duplicato della patente e della carta di circolazione, in caso di smarrimento o di furto. L'obiettivo correlato ha previsto la graduale acquisizione della valutazione dell'utenza rispetto alle modalità di erogazione dei servizi, senza l'aumento dei tempi nella risposta: il software utilizzato ha consentito all'utenza di esprimere il gradimento sul servizio reso dall'operatore a fine chiamata. Su 11.67.358 telefonate ricevute, ne sono state monitorate 127.940.

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

E' dal 2008 che questo Ministero utilizza le Linee guida del CTS, allo scopo di accelerare l'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.

Anche quest'anno si è ritenuto di dover proseguire nella suddetta sperimentazione, scegliendo di misurare i risultati conseguiti, nel 2012, nell'ambito della priorità politica "Sicurezza".

E' stato seguito il seguente procedimento.

1. I 9 obiettivi strategici della priorità politica "Sicurezza" sono stati correlati – nell'ambito delle 3 Missioni 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", 13 "Diritto alla mobilità", 7 "Ordine pubblico e sicurezza" – ai 7 Programmi (14.5, 14.10, 14.9, 13.2, 13.5, 13.6, 13.9, 7.7) che ad essi si riferiscono.

PRIORITA' POLITICA (Atto di Indirizzo del 28.02.2011 n. 204/3.3/OIV)	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 soggeni concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale
			Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio
			Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano (D.L. 70/2011)
			Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione
	13 Diritto alla mobilità	13.2 Autotrasporto ed intermodalità 13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	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 in ambito 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

2. Per ciascuno dei 9 obiettivi strategici sono stati scelti gli indicatori più significativi.

A – Missione 14 Infrastrutture pubbliche e logistica.

Obiettivo strategico	*Obiettivo operativo*	*Descrizione*	*Indicatori*	*Valore obiettivo PREVENTIVO 2012*	*Valore obiettivo CONSUNTIVO 2012*
Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	*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*	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 visite e istruttorie relative ai progetti presentati ed adozione e provvedimenti	N. visite/2 x N. dighe in costruzione e in esercizio secondo programma	1034	1034
			N. progetti istruiti/N. progetti presentati	188	188
			N. visite/2 x N. opere di derivazione	1034	1034
	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.	Monitoraggio del Programma nazionale	N. cantieri/cantieri attivati/N. cantieri/cantieri da effettuare	484	484
Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale	*Redazione di un documento di studio sugli effetti del federalismo fiscale (L. n. 196/2009) nella formulazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio*	Il documento potrà costituire un contributo al Parlamento impegnato a normare la legge sui principi di "governo del territorio" e Legge Costituzionale n. 3/2001.	Redazione del documento	1	1
			Organizzazione di un convegno.	1	1
Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio	*Miglioramento dei processi autorizzativi e dei controlli alla luce del federalismo e della semplificazione del sistema delle costruzioni*	Obiettivo mira alla redazione di un documento di inquadramento delle criticità e sovrapposizione dei processi autorizzativi e dei controlli e delle possibili semplificazioni dell'intero sistema delle costruzioni in analogia a quanto con il più generale processo in atto di semplificazione del sistema autorizzativo amministrativo-edilizio. L'obiettivo vuole porre un valido contributo per il miglioramento del "Codice dell'edilizia" alla luce del D.L. n. 70/2011	Redazione di un documento di inquadramento delle criticità e sovrapposizione dei processi autorizzativi	1	1
Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano (D.L. 70/2011)	*Redazione di linee guida in tema di riqualificazione e rigenerazione edilizia*	L'obiettivo mira alla redazione di linee guida sulla sicurezza delle costruzioni in relazione alla tendenza della applicazione della "mercato delle normative edilizie" (piano casa, risparmio energetico, impatto acustico) da parte dello Stato, delle Regioni e dei Comuni.	Redazione delle linee guida	1	1
Formazione e Regolazione tecnica dei prodotti da costruzione	*Redazione di un documento ricognitivo delle norme tecniche in tema di conservazione e manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente*	Obiettivo mira, mediante la redazione di un rapporto finale, ad effettuare una analisi delle norme tecniche sulle costruzioni in rapporto al periodico rinnovo delle Norme tecniche. Tale rapporto potrà costituire un valido documento per una efficace manutenzione del patrimonio edilizio esistente.	Redazione di un rapporto finale che effettua una analisi delle norme tecniche sulle costruzioni in rapporto al periodico rinnovo delle norme tecniche.	1	1

B – Missione 13 Diritto alla mobilità.

Obiettivo strategico	*Obiettivo operativo*	*Descrizione*	*Indicatori*	*Valore obiettivo PREVENTIVO 2012*	*Valore obiettivo CONSUNTIVO 2012*
Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	*Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi*	L'obiettivo si propone di dare risposta agli esercenti di pubblici servizi di trasporto per l'attivazione o la riattivazione in sicurezza di impianti e materiali rotabili.	N. provvedimenti autorizzativi emanati/ N. richieste pervenute complete	100%	100%
	Prosecuzione dei controlli su strada	L'obiettivo si propone di migliorare la sicurezza stradale e fornire maggiori standards per l'equilibrio del mercato dell'autotrasporto. In particolare competerà all'attività di controllo, in coordinamento con il Ministero dell'Interno e con le Direzioni Generali Territoriali, assicurare il rispetto della normativa sociale europea; verificare che l'autotrasporto internazionale svolga la propria attività nel rispetto delle regole; incrementare l'efficienza dell'apparato dei controlli.	Controlli efficaci su strada su veicoli commerciali/controlli da effettuare	30	30
	Attività di controllo sui servizi di linea interregionale di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi del Decreto Legislativo 285/2005	Consolidare ed effettuare l'attività di controllo secondo l'assetto definito con le Linee guida emanate il 28/3/2011, compatibilmente con le risorse disponibili. Provvedere al coordinamento e supporto a DGT e UMC, operativamente preposti - ai sensi del provvedimento - all'espletamento dei controlli.	Controlli efficaci su servizi di linea interregionale di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi del D.lgs. 285del 2005/controlli programmati	12	12
	Implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria	Le Direttive europee sull'interoperabilità definiscono i "requisiti essenziali" che devono essere soddisfatti dai diversi componenti del trasporto ferroviario ai fini della sicurezza. Fondamentale attività del Dipartimento è vigilare affinché gli "organismi notificati" abilitati a valutare la conformità e l'idoneità all'impiego dei componenti del sistema e ad attuare la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari (mezzi, infrastrutture, ecc.) nonché gli esperti, che possono effettuare verifiche in base al regolamento RID, mantengano i requisiti e le capacità riconosciute al momento del riconoscimento	Visite effettuate/Visite previste	5	5
Miglioramento della sicurezza del lavoro marittimo	*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*	Nell'anno 2011 è stato emanato apposito decreto d'natura regolamentare per l'individuazione delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato e alle peculiarità organizzative dei vettori di trasporto marittimo ed al fine di coordinare le norme contenute nel d.lgs.n. 81 del 2008 con la normativa relativa alle attività lavorative a bordo delle navi di cui al d.lgs. 271/1999 n. 271, e per il settore della pesca, di cui al d.lgs 17/8/99 n.298. Nel corso del 2012 prosegue il monitoraggio e vigilanza dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali	Monitoraggio dei livelli di sicurezza del lavoro a bordo delle navi (N. navi verificate/ N. navi da verificare)	391	439
			N. risposte a quesiti in merito ai accordi bilaterali e multilaterali in materia di trasporti marittimi tra l'Italia ed i Paesi terzi/ n. richieste pervenute	100%	100%
			N. risposte a quesiti sulla disciplina nazionale, comunitaria ed internazionale del personale marittimo/N. richieste pervenute	100%	100%

C – Missione 7 Ordine pubblico e sicurezza.

Obiettivo triennale	*Obiettivo operativo*		*Indicatori*	*Valore obiettivo PREVENTIVO 2013*	*Valore obiettivo CONSUNTIVO 2013*
Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	*Mantenimento in efficienza dell'organizzazione SAR*	Obiettivo è attuato attraverso l'attività di salvaguardia della vita umana in mare, denominata a livello internazionale SAR svolta dalle componenti aeronavali e terrestri del Corpo delle Cap di Porto, denominata Guardia Costiera, per assicurare tempestivamente il soccorso e l'assistenza in mare alle persone in pericolo. Tale assistenza e garanzia, altresì, negli interventi di vigilanza e controllo all'emigrazione clandestina via mare. Per assicurare standard elevati e prontezza mantenere in efficienza mezzi navali, aerei e terrestri in dotazione al Corpo. Attraverso l'attuazione di una capillare attività di gestione amministrativa e tecnico-manutentiva degli stessi.	Costi relativi alle attività effettuate dai 300 equipaggi in effettivo	33.463	4.662
			N. uomini (equivalenti) impiegati nei servizi marittimi e aerei (un uomo per un'ora di volo)	306	281
			N. ore di volo per le missioni effettuate (manutenzione e ispezione 12.000 ore previste)	12.000	12.745
			N. missioni effettuate / N. missioni da programmare	240	311
	Controlli in materia di safety e security	L'obiettivo è attuato attraverso la complessa attività ispettiva a bordo delle navi italiane che esercitano, per conto di armatori, in quanto titolari delle autorizzazioni (qualificano l'ispettore flag e Port State Control), per assicurare la piena della vasta normativa nazionale, comunitaria ed internazionale vigente in materia (in linea gli standard qualitativi e di sicurezza da possedere per la "navigation safety" (safety, security) mediante l'intervento del personale ispettivo del Corpo, appositamente abilitato, che, conformemente alle vigenti prescrizioni in ottemperanza alle norme internazionali dei luoghi in cui avviene l'approccio alla costa e delle navi stesse (contenimento inquinamento, port facilities security e ship security), è chiamato alla verifica e al controllo delle condizioni di navigabilità delle navi battenti bandiera italiana, nonché delle navi estere (comunitarie e non) che attraccano nei porti nazionali, sia del naviglio nazionale in Italia o all'estero.	Costi relativi a tutte le attività di controllo effettuate dagli equipaggi	45.000	38.172
			N. navi ispezionate per controllo in materia di Port State Control / N. navi approdate	1.158	1.358
			N. ispezioni specialistiche / N. ispezioni programmate	110	102
			N. interventi per emergenze ambientali e non (per incidenti, ecc.) (in base alla previsione di 27.000 movimenti di naviglio)	35.000	38.050
	Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo	Obiettivo si attua, mediante specifiche attività del Corpo delle Capitanerie di porto che ha le competenze di effettuare, con proprio personale appositamente specializzato, il monitoraggio del traffico marittimo del naviglio che transita nelle acque/porti di giurisdizione, ai fini della sicurezza e per una migliore organizzazione delle attività di mantenimento e in previsione di eventi potenzialmente pericolosi in mare. A tal fine il Corpo ha già realizzato, in aggiunta, gestendo alcuni sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS - vessel traffic management information system) quali: VTS, LRIT (long range identification and tracking), SSN (sea surveillance network), AIS (automatic identification system), ARES (automazione ricerca e soccorso) ecc., finalizzati a garantire, in generale, la salvaguardia della vita umana in mare. In particolare, in attuazione di specifica normativa comunitaria e nazionale, i dati sul traffico marittimo devono essere scambiati in tutta l'Unione europea, tramite la rete SSN. Il Corpo ha	N. giorni di operatività dei vessel VTS / giorni di funzionamento	366	366
			N. navi ispezionate / N. navi in transito	5.764	5.639
			N. controlli effettuati / N. navi in transito	541	541
			N. sanzioni amministrative irrogate / N. ispezioni effettuate	30	30
	Cooperazione internazionale e Ruolo del Mediterraneo	Obiettivo evidenzia il ruolo centrale che il Corpo delle cap di porto sta consolidando nel Mediterraneo in materia di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare. La centralità del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dal monitoraggio del traffico stesso, attraverso la rete AIS del Mediterraneo. Realizzata dal Corpo sotto l'egida dell'EMSA ed inaugurata dal S.M. lungo delle attività e trasporti in occasione della Giornata Europea del mare (18-20 maggio 2010).	N. ore di operatività della rete AISN / ore di funzionamento	8.754	8.757
			N. riunioni internazionali a livello comunitario e internazionale	1	1
	Gestione del settore concernente il personale marittimo	Obiettivo è finalizzato ad analizzare la rispondenza degli attuali programmi di formazione del personale marittimo con la vigente normativa di settore (Convenzioni STWC e direttive comunitarie), nonché all'aggiornamento delle riforme intervenute della materia, della gente di mare ed alla gestione dell'esame di stato per professionale, dal Dipartimento competente, presso le sedi periferiche del Corpo.	N. centri di formazione marittima con cui è stata stipulata una convenzione / N. centri di formazione marittima da ispezionare	54	54
			N. procedure espletate per il riconoscimento dei titoli di formazione / N. procedure da espletare	9	9
Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	*Vigilanza e controllo del demanio marittimo, tutela e uso del mare*	L'obiettivo è attuato attraverso la vigilanza che il Corpo delle Capitanerie di Porto effettua lungo tutto il litorale marittimo, per prevenire fenomeni di abusivismo demaniale e per verificare la costante osservanza delle clausole previste nelle concessioni demaniali marittime. In ambito nazionale il personale militare del Corpo svolge attività di polizia, per controllare, già accennato prima. Per ciò che riguarda, in particolare, sulla navigazione da diporto, vengono effettuate ispezioni alle unità da diporto, al fine di verificare la prevista documentazione di bordo e le dotazioni di sicurezza prescritte dalla normativa di settore.	N. operazioni demaniali marittime effettuate / N. operazioni programmate	140.000	138.386
			N. sopralluoghi di controllo e diporto / N. unità da diporto	143.000	109.489
			N. ispezioni di sicurezza e operatività del naviglio / N. unità da diporto	120.000	139.592
			N. controlli effettuati sulla navigazione da diporto	124.577	124.577
	Tutela dell'ambiente marino e delle risorse biologiche e del patrimonio archeologico subacqueo	Il Corpo delle Cap. di porto è affidata l'attività di vigilanza del mare e delle coste, per la quale gli uniformati armano per la tutela delle aree marine protette, che viene quotidianamente svolta con personale appositamente specializzato. Per gli aspetti di protezione del patrimonio archeologico e storico sommerso, inoltre, specifica nucleo subacqueo, attivo presso talune Cap. di porto, con personale militare altamente ed appropriatamente specializzato, interviene a lungo raggio di territorio costiero per la salvaguardia di tali ricchezze. Lo svolgimento a tutela di pesca marittima prevede, tra l'altro, l'avvicinamento del Corpo delle Cap. di porto, da parte dei Mae delle predette agenzie, attraverso controlli per l'attività di vigilanza e controllo sulla filiera di pesca.	N. controlli effettuati per la lotta all'inquinamento / N. controlli programmati	150.000	155.333
			N. controlli per la salvaguardia delle aree marine protette effettuate / N. controlli programmati	6.000	5.760
			N. controlli sulla filiera della pesca / N. controlli programmati	165.000	167.253
			N. controlli a tutela dei beni archeologici subacquei effettuati / N. controlli programmati	6.000	5.332
			N. ispezioni specialistiche / N. controlli di specialistici	170	211

3. E' stata effettuata la normalizzazione degli indicatori – riferiti ad unità di misura differenti – ricorrendo, per ciascun indicatore, al rapporto fra risultato raggiunto e risultato programmato.

4. E' stato individuato, quale indice sintetico della Missione, la media semplice dei rapporti degli indicatori ad essa afferenti.

Tabella 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	valprog			cons	cons	valprog			cons	cons	valprog			cons	
	t	t	t-1	t	t+1	t+2	t	t-1	t	t+1	t+2	t	t-1	t	t+1	t+2	t	
SICUREZZA			1	1			1	1,04	1			1,04	1,17	1			0,98	

A – Missione 14 Infrastrutture pubbliche e logistica.
B – Missione 13 Diritto alla mobilità.
C – Missione 7 Ordine pubblico e sicurezza.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2012

Tav. 1

MISSIONE		*PROGRAMMA*		*ATTIVITA'*
004	L'Italia in Europa e nel mondo	016	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 antimmigrazione 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 tutelarne i beni archeologici sommersi; Salvaguardia della fauna marina regolamentando e controllando 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	Pianificazione, 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 Trenitalia; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario
		006	Sviluppo e sicurezza 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 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
		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
14	Infrastrutture pubbliche e logistica	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 mobilita' 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, ferroviari ed intermodali	Interventi finanziari Convenzione ANAS; Vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale; 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

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 rotaia 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 edilizie; 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
		003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	Svolgimento di attivita' strumentali a supporto delle Amministrazioni per garantirne il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attivita' di informazione e di comunicazione,...).
33	Fondi da ripartire	001	Fondi da assegnare	Risorse da assegnare in ambito PA - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2012

Tav. 2

	Organico ex dpcm 19 novembre 2010 (attuativo della legge 25/2010)	Organico ex dpcm 4 ottobre 2012 (attuativo della legge 148/2011)	Organico ex dpcm 22 gennaio 2013 (attuativo della legge 135/2012)		Presenti in servizio al 31 dicembre 2012
Dirigenti	47	47	38	Dir 1	47
	251	226	181	Dir 2	203
totale Dirigenti	**298**	**273**	**219**	**totale Dirigenti**	**250**
Area 3	3.359	2.848	2.464	F7	0
				F6	0
				F5 - C3S	352
				F4 - C3	406
				F3 - C2	1.517
				F2 - C1S	354
				F1 - C1	102
				totale	**2.731**
Area 2	5.088	4.933	4.554	F6	0
				F5	5
				F4 -B3S	1.315
				F3 - B3	1.728
				F2 - B2	1.139
				F1 - B1	517
				totale	**4.704**
Area 1	769	546	507	F3	641
				F2 - A1S	38
				F1 - A1	13
				totale	**692**
totale Aree	**9.216**	**8.327**	**7.525**	**totale Aree**	**8.127**
TOTALE	**9.514**	**8.600**	**7.744**	**TOTALE**	**8.377**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2012

Tav. 3

Categorie professionali		Numero addetti									Retribuzione media (euro) *	
		Tempo indeterminato				Tempo determinato		Totale				
		Partime		Tempo pieno								
		2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012		2012	
Dirigenti	Dir 1			43	34	3	13	46	47		227.367	
	Dir 2			198	190	13	13	211	203		110.741	
	totale			241	224	16	26	257	250			
Area 3	F7										38.423	
	F6											
	F5 - C3S	24	26	356	326			380	352			
	F4 - C3	26	27	374	379			400	406			
	F3 - C2	95	91	1.504	1.426			1.599	1.517			
	F2 - C1S	44	41	323	313			367	354			
	F1 - C1	9	8	66	94			75	102			
	totale	198	193	2.623	2.538			2.821	2.731			
Area 2	F6										29.810	
	F5				5				5			
	F4 -B3S	116	102	1.259	1.213			1.375	1.315			
	F3 - B3	220	215	1.531	1.513			1.751	1.728			
	F2 - B2	112	111	1.048	1.028			1.160	1.139			
	F1 - B1	49	49	469	468			518	517			
	totale	497	477	4.307	4.227			4.804	4.704			
Area 1	F3		37		604				641		25.655	
	F2 - A1S	36	3	671	35			707	38			
	F1 - A1	3	1	13	12			16	13			
	totale	39	41	684	651			723	692			
	TOTALE	734	711	7.855	7.640	16	26	8.605	8.377			

* Le presenti retribuzioni medie sono quelle che DFP e MEF hanno imposto ai fini della contabilizzazione degli oneri in sede di formulazione della dotazione organica ex legge 135/2012.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2012

Tav. 4

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2012 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
1. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica 32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali 32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie
	19. Casa e assetto urbanistico 32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali 32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Attuazione del Piano di edilizia abitativa, interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007 - 2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud
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
		13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Miglioramento dei servizi di trasporto

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*		*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
				Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano (D.L. 70/2011)
				Formazione e Regolazione tecnica dei prodotti da costruzione
	13. Diritto alla mobilità	*13.2 Autotrasporto ed intermodalità* *13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario* *13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*		*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 in ambito 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
				Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità

4. AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	*13. Diritto alla mobilità*	*13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale*		*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	*14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni*		*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*
	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 lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2012 **Tav. 5**

SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE

(importi in migliaia di Euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado Informatizzazione (c)		
			2011 (d)	2012 (d)	2013 (e)	2014 (c)	2011	2012	2011	2012	2011	2012	A	B	C
4. L'Italia in Europa e nel mondo	4.16 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale		183.680	180.000	180.000	180 000	183 680	180.000	285	4.615				X	
Totale			183.680	180.000	180.000	180.000	183.680	180.000	285	4.615					
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	3 - SICUREZZA	783 188	749.552	708.257	703.042	767 568	715.135	790.283	730.285	633	611		X	
Totale			783.188	749.552	708.257	703.042	767.568	715.135	790.283	730.285	633	611			
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	4 AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	378.819	338 163	275.105	274.012	357.565	321 298	366.597	343.493	4 055	4.044		X	
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	3 - SICUREZZA	220.770	294.699	536.914	134.054	207.219	263 525	288 100	263.095	93	90		X	
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo		175.902	132.761	127.018	125.782	175.686	132 732	208.971	133.412	80	80		X	
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	54.760	48 771	47.268	49.299	54.629	48.566	60.591	44.520	81	78		X	
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	1.344.974	1.170.371	5.625.920	5.566.234	1.158.186	767.653	1.077.008	876 226	90	88		X	
	13.8 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	2 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 3 - SICUREZZA	1 143.131	1.267.197	770.901	700 997	1.092.960	1 199 083	1.142.527	1.211.080	182	172		X	
Totale			3.318.358	3.251.962	7.383.126	6.850.378	3.046.245	2.732.857	3.143.794	2.671.826	4.581	4.552			

14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	54.026	65.397	36.142	37.484	37.137	80.745	101.760	70.983	293	284		X
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e dello costruzioni	3 - SICUREZZA	9.833	7.758	5.533	5.547	9.577	7.103	7.521	6 981	77	72		X
	14 10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	2.469.926	2.638.411	2 728 865	2.899.130	2.353 291	2.505.178	1.978 439	2 647.308	1.787	1.664		X
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	308.884	1.141.720	1.031 008	1.120 678	283.932	699.630	877.925	1 247.858	67	66		X
Totale			2.842.769	3.853.286	3.801.348	4.062.839	2.683.937	3.272.856	2.765.645	3.972.930	2.224	2.086		
17. Ricerca e innovazione	17 6 Ricerca nel settore dei trasporti		4.340	4.251	4.251	4.250	4.297	4.208	356	96 919				X
Totale			4.340	4.251	4.251	4.250	4.297	4.208	356	96.919				
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	1 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	302.227	227 873	116.645	102 173	267.497	213.893	597.228	263.545	84	63		X
Totale			302.227	227.873	116.645	102.173	267.497	213.893	597.228	263.545	64	63		
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	4 AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	13.520	13 661	12 849	12.891	12.725	12 408	14.296	12.235	184	158		X
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	4 AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	64.347	70.539	44.433	45.643	63.331	59.443	81.574	58.645	818	905		X
Totale			77.867	84.200	57.282	58.534	76.056	71.851	95.870	70.880	1.002	1.063		
33. Fondi da ripartire	33.1 Fondi da assegnare		15.328	3.894	56.674	56.784	134.921	-	14 962	15.328				X
Totale			15.328	3.894	56.674	56.784	134.921	-	14.962	15.328				

Note

(a) impegni in conto competenza

(a1) totale pagato

(b) dati relativi agli anni-persona da fonte budget dello Stato (per il 2011 estratti dalla "*rilevazione costi*" e per il 2012 dal "*budbet rivisto*"). Per il programma 7.7 sono indicati gli anni-persona del personale civile.

(c) A: basso 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 24 dicembre 2012, n. 229

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

ALLEGATO N. 1

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione sulle principali attività svolte nel 2012

Giugno 2013

PAGINA BIANCA

INDICE

A) ASPETTI GENERALI E ATTIVITA' SPECIFICHE

Quadro generale dello svolgimento dei programmi e delle criticità gestionali, nell'ambito delle Missioni alla cui realizzazione il Ministero contribuisce

1. Società controllate e organismi vigilati dal Ministero

ANAS, Ferrovie dello Stato ed RFI

2. Porti e Autorità Portuali

2.1 Risultati derivanti dall'attività espletata dal Ministero nell'esercizio del potere di vigilanza di cui alla legge 84/94 e nell'esercizio del potere di indirizzo e verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali, riconosciuto al MIT dal comma 983, articolo 1, della legge finanziaria 2007.

2.2 Elenco annuale delle opere da realizzarsi a cura dello Stato (DM 26 settembre 2012): considerazioni ed eventuali problematiche relative alla programmazione e realizzazione degli interventi da parte dei Provveditorati OOPP inclusi nel programma triennale delle opere marittime (il cui capitolo 7261 presenta stanziamenti in forte incremento)

2.3 Dettagli maggiori, circa il rispetto delle norme di contenimento della spesa, di riduzione delle dotazioni organiche e sull'adozione dei parametri Consip da parte delle Autorità portuali

2.4 Adeguatezza delle risorse derivanti dalla riconosciuta maggiore autonomia finanziaria in applicazione dell'articolo 14 del dl 83/2012 alle effettive esigenze infrastrutturali di competenza delle Autorità Portuali. Stato di attuazione della disciplina prevista dall'articolo 14 e istituzione del Fondo

2.5 Stato attuale dell'iter normativo della "riforma dei porti": considerazioni e valutazioni in riferimento agli aspetti innovativi e modificativi apportati alla vigente disciplina (legge 84/94) dal progetto di legge di riforma della legislazione in materia portuale (AC 5453)

3. Trasporto Pubblico Locale

3.1 Trasferimento alle Regioni delle funzioni statali in materia di TPL (ex decreto legislativo 422/97)

3.2 Fondo per il trasporto pubblico locale

3.3 Società concessionarie trasporti marittimi

4. Interventi per la ricostruzione in Abruzzo

4.1 Grado di attuazione del piano di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici, previsto dall'art. 4, comma 1, lett. b) del d.l. 39/2009, con indicazione del numero e della tipologia di immobili a tutt'oggi ripristinati (strutture scolastiche, universitarie, immobili di interesse storico-artistico, ecc.)

4.2 Quadro di utilizzo delle risorse per l'Abruzzo di cui all'Art. 4 comma 3 del D.L. 39/2009, con riguardo agli interventi programmati e realizzati ed alle somme stanziate, impegnate e pagate nel 2012.

5. Edilizia scolastica

5.1 Stato di attuazione del I e II programma stralcio (legge 289/2002, art. 80, comma 21) numero degli interventi previsti per ciascuno stralcio, di quelli ancora in corso e conclusi.

5.2 Attività poste in essere dal Ministero in attuazione di quanto previsto nella Delibera CIPE 66/12

5.3 Stato di attuazione del programma stralcio di attuazione della risoluzione AC8-00143 di cui al D.M. 3 ottobre 2012 Risoluzione Alfano n.7-00673 del 2 agosto 2011

5.4 Modalità di esercizio delle funzioni di controllo sull'utilizzo dei fondi destinati all'Edilizia scolastica

5.5 Piano di messa in sicurezza degli edifici scolastici e di nuove costruzioni di cui all'art. 53, comma 5, lett. A) del d.l. 5/2012: e Piano nazionale edilizia scolastica e di nuove costruzioni di cui all'art. 53, comma 1 del d.l. 5/2012

6. Attività svolta dall'organismo indipendente di valutazione

B) PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SPECIFICI

1. Rete TEN-T (Trans European Networks – Transport) Attività e iniziative conseguenti all'accordo sottoscritto il 22 marzo 2012 sulla rivisitazione del quadro infrastrutturale nell'ambito delle Reti TEN – T. Quadro delle risorse nazionali e comunitarie effettivamente disponibili. Iniziative poste in essere per il sostegno al partenariato pubblico-privato.

2. Asse Ferroviario Torino – Lione: stato d'avanzamento del progetto del tunnel geognostico della Maddalena. Esiti dell'Accordo sottoscritto in data 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia. Attuazione di quanto disposto con Delibera CIPE del 23 marzo 2012 in ordine alla definizione delle misure compensative correlate alla funzionalità dell'opera ed alla definizione del provetto definitivo della prima fase funzionale. Informazioni circa la copertura finanziaria della nuova articolazione dell'opera, con distinzione tra tipologie (comunitarie, nazionali, locali, private) e indicazione delle risorse effettivamente disponibili. Esiti dell'approvazione del progetto definitivo dell'interconnessione tra la ferrovia Torino.Ceres e il passante ferroviario di Torino (Delibera CIPE 26 ottobre 2012)

3. MO.SE. Cronoprogramma delle attività ed opere da realizzare per il completamento, quadro dei finanziamenti stanziati e delle risorse effettivamente disponibili per l'opera, ripartiti per fonte, con indicazione degli eventuali utilizzi per altre destinazioni

4. Salerno – Reggio Calabria – Cronoprogramma delle attività ed opere da realizzare per il completamento, quadro dei finanziamenti stanziati e delle risorse effettivamente disponibili per l'opera.

5. Piano per il Sud: quadro dei finanziamenti delle opere inserite nel Piano, sia per la componente ferroviaria che stradale, con specifico riferimento ai finanziamenti assentiti con Delibera CIPE 62/2011 e con Delibera CIPE del 3 agosto 2012 (Fondo sviluppo e coesione: 1.060,5 milioni per interventi nel Mezzogiorno e 3.131 milioni per le Regioni del Sud). Contratti istituzionali di sviluppo sottoscritti: rimodulazione di attività e finanziamenti, esiti e stato di attuazione degli interventi.

6. Trasporto rapido di massa: Stato di attuazione e criticità dei maggiori interventi infrastrutturali: nuovo programma d'interventi di cui alla Delibera CIPE 91/2011, attuazione delibera 90/2011. Metro C Roma: cronoprogramma delle attività ed opere da realizzare per il completamento, costi da sostenere e quadro delle risorse disponibili.

7. EXPO 2015: Costo, grado di copertura, cronoprogramma e stato di attuazione delle opere essenziali dell'EXPO 2015, con particolare riferimento alla Pedemontana, autostrada BRE.Be.MI, Linea metropolitana M5, M4 e M1, Ferrovia Rho-Gallarate. Problematiche e criticità riscontrate, anche con riferimento alle opere che non saranno ultimate entro il 2015. Esiti del monitoraggio condotto dal Ministero

Quadro generale dello svolgimento dei programmi e delle criticità gestionali, nell'ambito delle Missioni alla cui realizzazione il Ministero contribuisce.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato riorganizzato con D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, di attuazione del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 129.
Con il Decreto Ministeriale 167/2011 sono stati in seguito individuati gli uffici dirigenziali di livello non generale.
Il Ministero ad oggi è così strutturato:

- a livello centrale, in due Dipartimenti: nel Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, articolato in nove Direzioni generali e nel Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici , anch'esso articolato in nove Direzioni generali;
- a livello decentrato e periferico, in nove Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, ed in cinque Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

Nell'assetto organizzativo del Ministero sono, altresì, incardinati:

- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici;
- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto che dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento.

Il **Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale** è articolato a livello centrale in 9 Direzioni generali, come di seguito specificato:
- Direzione generale del personale e degli affari generali;
- Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali;
- Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali;
- Direzione generale per le politiche abitative;
- Direzione generale per le infrastrutture stradali;
- Direzione generale per la regolazione e i contratti pubblici;
- Direzione generale per la vigilanza e sicurezza nelle infrastrutture;
- Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e l'interoperabilità ferroviaria;
- Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche.

Le principali funzioni svolte dal Dipartimento riguardano le opere infrastrutturali nazionali ed internazionali, in particolare, per queste ultime, la nuova linea ferroviaria Torino Lione, il Tunnel ferroviario del Brennero, per il quale le opere preliminari lato Italia avanzano speditamente e la nuova rete strategica europea dei trasporti. Le opere autostradali, totalmente finanziate con capitali privati, in particolare Brebemi, Tibre, Valdastico, Livorno Civitavecchia e Passante di Bologna. Attraverso la Direzione generale per lo sviluppo del territorio e programmazione è stata definita, in collaborazione con la Commissione europea, tutta la rete infrastrutturale di trasporto nazionale, di interesse comunitario (comprehensive e core network). E' stato monitorato e stimolato, l'avanzamento di tutti i progetti transfrontalieri e di tutti quelli comunque cofinanziati dalla Commissione. Per quanto

riguarda il PON Reti e Mobilità (un programma europeo destinato alle infrastrutture di Puglia, Calabria, Campania e Sicilia soprattutto ferroviarie, aeroportuali e portuali che, assommando anche le risorse liberate dal precedente PON Trasporti, vale 4,7 mld), è stato autorizzato il 95% di questo valore e speso il 13%. Il termine per il completamento degli investimenti è il 2015. Come stato di avanzamento, il PON Reti e Mobilità è tra i primi in Italia, la Direzione generale è anche impegnata nel coordinamento delle conferenze di servizi di opere stradali e ferroviarie di interesse nazionale ed in altri programmi comunitari.

Per quanto riguarda l'attività nelle infrastrutture stradali nel corso del 2012 la competente Direzione generale ha dato grande impulso all'attività di vigilanza sull'ANAS, all'attività di stimolo e monitoraggio sulle attività inserite nel Contratto di Programma. Fondamentale anche il lavoro sul fronte della definizione delle Convenzioni con le concessionarie autostradali, sul monitoraggio degli interventi, sempre più stringente. La Direzione per le infrastrutture stradali ha inoltre collaborato con la Direzione vigilanza e sicurezza per il recepimento della Direttiva comunitaria sulla sicurezza delle infrastrutture stradali. Dal 1 ottobre 2012, nell'ambito del Dipartimento è stata istituita la Struttura di Vigilanza sulle concessionarie autostradali che svolge le funzioni di cui al comma 2 dell'art. 36 del decreto-legge n. 98/2011.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, la competente Direzione generale svolge le funzioni di vigilanza e monitoraggio sulle Opere inserite nel Contratto di Programma tra le quali quelle più "visibili" sono quelle sull'Alta Velocità/Alta Capacità che, considerando anche le tratte più recenti, hanno consentito complessivamente la messa in esercizio di circa 1000 km di rete.

Tra i principali programmi nell'edilizia statale il Piano scuole, che coinvolge la relativa Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali e tutti i Provveditorati. Sono state ispezionate tecnicamente dai Provveditorati, in collaborazione con gli enti territoriali interessati, 46mila scuole italiane. Sono stati selezionati 1706 interventi urgenti di messa in sicurezza, distribuiti in tutta Italia, inseriti in un primo piano stralcio, del valore di 358 milioni di euro. Il piano approvato dal CIPE è passato alla fase operativa: approvazione progetti, firma convenzione con gli enti gestori. Dei 358 milioni, sono stati assegnati 197 milioni di euro. Del miliardo stanziato dal CIPE per la messa in sicurezza delle scuole italiane, circa 200 mln di euro sono stati assegnati per la ricostruzione delle scuole colpite dal terremoto dell'Aquila. L'ultima parte del Piano (da circa 400 mln) è stata ultimata dal punto di vista programmatico (selezione interventi per priorità sicurezza). La Direzione è anche coinvolta nell'Expo 2015 attraverso convenzioni con gli Enti attuatori (Expo, Regione, Comuni); nell'attuazione del Trattato Italia Libia; nella attuazione delle leggi speciali per Reggio Calabria e per Roma Capitale. La Direzione, insieme con i Provveditorati, è coinvolta anche nel finanziamento degli interventi di edilizia penitenziaria, nel piano delle piccole e medie opere nel Mezzogiorno, nelle attività della soppressa Agensud.

La Direzione generale per le politiche abitative sta operando per l'attuazione del Piano Casa, dedicato al problema del disagio abitativo, a cui sono stati destinati 833 milioni di Euro. Di questi, 200 mln sono destinati agli interventi di edilizia residenziale pubblica (5mila case popolari destinate ad affitto permanente) e si è già ad un livello di spesa pari a oltre 150mln; 377 mln, destinati ad interventi cofinanziabili anche da privati (project finance ecc.), sono stati già ripartiti per Regione e sono oggetto di accordi di programma, la maggior parte dei quali già finalizzati; ulteriori 116 milioni saranno ripartiti tra le Regioni con le stesse modalità dei 377 mln; 140 mln, infine, sono investiti dal Ministero in un fondo nazionale, che sarà gestito da Cassa Depositi e Prestiti, che sta già generando un sistema integrato di

fondi locali e che avrà una potenza di fuoco di circa 3 mld di Euro. Obiettivo complessivo del piano housing sociale: 50mila alloggi in 5 anni.
La Direzione generale per le dighe è impegnata nella vigilanza su 540 dighe, con compiti ispettivi e di vigilanza. Questo impegno, per quanto riguarda le 23 dighe del cratere dell'Aquila, ha portato ad inizio 2011 al conferimento di una medaglia dalla protezione civile. La razionalizzazione logistica degli uffici periferici delle dighe, ora allocati all'interno dei Provveditorati, ha portato a notevoli programmi di risparmio dei costi per circa 1,5 mln di Euro. La Direzione soffre da anni di carenza di personale tecnico da impegnare nelle funzioni di vigilanza delle dighe. Attualmente la DG è impegnata nella rivalutazione idraulica di tutte le 540 dighe di interesse nazionale, per verificarne il comportamento in presenza dei nuovi e inconsueti fenomeni alluvionali più recenti. E' in corso anche una rivalutazione sismica delle dighe, nelle more delle nuove norme tecniche. Infine la DG è impegnata nell'esame ed approvazione di tutti i progetti relativi alle dighe e nel compito di controllo nel corso dell'esecuzione degli stessi.
La Direzione generale del personale e gli affari generali, oltre alle attività proprie relative al trattamento giuridico ed economico del personale dirigenziale e delle aree e le attività connesse alla formazione e alle Relazioni sindacali, ha la gestione unificata delle spese di funzionamento. Cura altresì, attraverso la Divisione dei servizi tecnici, la manutenzione delle sedi e sta operando una riorganizzazione degli archivi sulla base delle tecnologie più innovative.
La Direzione generale per la regolazione e i contratti pubblici svolge prevalentemente i compiti di indirizzo e regolazione dei contratti pubblici di servizi e forniture, il monitoraggio dell'efficacia normativa nazionale in materia di contratti pubblici di servizi e forniture anche al fine della promozione di modifiche legislative e regolamentari, indirizzo e regolazione degli appalti di lavori pubblici nei settori ordinari e speciali, attività di supporto e consulenza in materia di contratti pubblici ad Amministrazioni aggiudicatrici, Enti e soggetti aggiudicatori. Cura la gestione del sito informativo *www.serviziocontrattipubblici.it* di pubblicazione on-line dei bandi, avvisi ed esiti di contratti pubblici e del programmi triennali e degli elenchi annuali dei lavori pubblici e relativi aggiornamenti. La DG è impegnata in una costante opera di aggiornamento normativo, finalizzato alla massima velocizzazione delle procedure ed al coinvolgimento del capitale privato in infrastrutture di interesse pubblico. Tra le competenze, la qualificazione dei general contractors, le maggiori imprese di costruzione.
La Direzione generale vigilanza e sicurezza oltre a curare le attività dell'emanazione di provvedimenti interdittivi per irregolarità delle imprese su sicurezza e lavoro nero, svolge le attività di monitoraggio dello stato delle opere infrastrutturali più sensibili al degrado, tra le quali i ponti situati sulle strade statali ed il monitoraggio delle gallerie appartenenti alle reti TEN stradali e ferroviarie.

Nel Dipartimento per le infrastrutture, a seguito dell'emanazione del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83 "Misure urgenti per la crescita del Paese" che ha previsto la predisposizione del Piano nazionale per le città, dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate, è stata istituita la Cabina di Regia che ha classificato, istruito e valutato 457 proposte pervenute dalle amministrazioni comunali di tutta Italia, selezionandone 28 che potranno usufruire di un cofinanziamento nazionale di 318 milioni di euro.

A livello periferico le attività sono svolte dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche che sono prevalentemente impegnati nell'attuazione del Piano per gli

interventi urgenti di messa in sicurezza delle scuole, negli interventi relativi agli immobili pubblici, anche di manutenzione. Il Provveditorato per il Lazio, Abruzzo e Sardegna è stato impegnato, sin dalla fase di emergenza, per la ricostruzione post terremoto in Abruzzo. Il Provveditorato del Veneto è coinvolto in uno degli interventi più rilevanti tra le infrastrutture strategiche: il MOSE, il sistema di dighe mobili per la salvaguardia di Venezia. Tutti i provveditorati del Sud sono impegnati nell'attuazione del piano delle piccole e medie opere.
In collaborazione con la Direzione generale edilizia statale, i Provveditorati sono impegnati negli interventi di edilizia penitenziaria, negli interventi relativi all'attività della soppressa Agensud. I Provveditorati svolgono anche funzione di stazione appaltante per gli Enti che lo richiedono e stipulano convenzioni con organismi di diritto pubblico per la realizzazione di interventi sul territorio.
Il Dipartimento, nello svolgimento dei compiti e delle attività istituzionali assegnate, è interessato alla realizzazione dei seguenti programmi inseriti nell'ambito delle missioni sotto riportate:
Missione 4 L'Italia in Europa e nel mondo - Programma 16 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale;
Missione 14 Infrastrutture pubbliche e logistica
Programma 5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici
Programma 10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità
Programma 11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari e intermodali
Missione 19 Casa e assetto urbanistico
Programma 2 Politiche abitative urbane e territoriali
Missione 32 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche
Programma 3 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza
Missione 33 Fondi da ripartire
1 Fondi da assegnare

Per quanto attiene al **Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici** le principali funzioni svolte dal Dipartimento riguardano la regolamentazione, la disciplina ed il controllo del trasporto su gomma e su ferro, la circolazione dei veicoli e dei conducenti, l'intermodalità dei trasporti ed il trasporto pubblico locale, l'elaborazione dei dati statistici in materia di trasporti, la programmazione e la regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo, la vigilanza sulle autorità portuali, l'aviazione civile e la vigilanza sugli enti di settore, la sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, marittimo e aereo, i rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti tecnici della stessa e la gestione del sistema informativo, funzionale a tutto il Ministero.
A livello periferico le funzioni sono svolte dalle Direzioni Generali Territoriali, le quali sono titolari di competenze ampie e diversificate che comprendono l'erogazione della maggior parte dei servizi all'utenza ed una serie di compiti relativi ai controlli e alla sicurezza, sia su strada che sugli impianti fissi.
La struttura organizzativa del Dipartimento, disciplinata dal recente D.M. n. 167/2011 è articolata a livello centrale in n. 9 direzioni generali e n. 50 uffici di livello dirigenziale non generale denominate Divisioni, come di seguito specificato:
1) Direzione Generale per la motorizzazione, con 8 Divisioni
2) Direzione Generale per la sicurezza stradale, con 5 Divisioni
3) Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, con 6 Divisioni
4) Direzione Generale per il trasporto ferroviario, con 5 Divisioni

5) Direzione Generale del trasporto pubblico locale, con 6 Divisioni
6) Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con 6 Divisioni
7) Direzione generale per i porti, con 4 Divisioni
8) Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, con 5 Divisioni
9) Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, con 5 Divisioni
Tali strutture, con sede a Roma, hanno a disposizione complessivamente circa 874 unità di personale (compresi i dirigenti).
Al 31.12.2012 l'articolazione delle strutture periferiche prevede 5 Direzioni generali territoriali:
1) Direzione Generale Territoriale del Nord-Ovest (Lombardia, Piemonte e Liguria)
2)Direzione Generale Territoriale del Nord-Est (Veneto, Trentino Alto Adige ed Emilia Romagna)
3) Direzione Generale Territoriale del Centro-Nord e Sardegna (Lazio, Toscana, Marche ed Umbria e Sardegna)
4) Direzione Generale Territoriale del Centro-Sud (Campania, Abruzzo e Molise)
5)Direzione Generale Territoriale del Sud e Sicilia (Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia)
Il personale delle Direzioni generali territoriali ammonta, al 31.12.2012, complessivamente a 3.654 unità (compresi i dirigenti).
Le 5 Direzioni Generali Territoriali dirigono e coordinano le attività di 110 uffici periferici che svolgono sull'intero territorio nazionale le funzioni attribuite al Dipartimento.
Al loro interno le Direzioni Generali Territoriali comprendono 4 tipologie di uffici: 87 Uffici della Motorizzazione Civile, 12 Centri Prova Autoveicoli, 6 Uffici Speciali per i Trasporti a Impianti Fissi, 5 Uffici di Coordinamento delle sedi non dirigenziali e utilizzano complessivamente 3.654 unità di personale compreso il personale dirigente.
Per quanto riguarda gli Uffici della motorizzazione civile, l'organizzazione territoriale periferica è strutturata a livello provinciale, quale livello ottimale di resa dei servizi all'utenza in materia di veicoli e conducenti, nonché dei controlli a tutela della sicurezza, mentre, per quanto riguarda gli USTIF ed i CPA, l'erogazione dei servizi all'utenza è organizzata a livello sovra regionale.
Le funzioni svolte dagli uffici dislocati nelle province delle regioni a statuto speciale Trentino Alto Adige, Sicilia, Friuli Venezia Giulia e - dal 1° ottobre 2010 - Valle d'Aosta, sono state trasferite alle Regioni stesse, unitamente al personale ed ai beni mobili ed immobili.
Il Dipartimento, nello svolgimento dei compiti e delle attività istituzionali assegnate, è interessato alla realizzazione dei seguenti programmi inseriti nell'ambito delle missioni sotto riportate:
Missione 13 Diritto alla mobilità:
Programma 1 Sviluppo e sicurezza e della mobilità stradale
Programma 2 Autotrasporto ed intermodalità
Programma 4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo
Programma 5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario
Programma 6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale
Programma 9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
Missione 17 Ricerca e innovazione
Programma 6 Ricerca nel settore dei trasporti

33 - Fondi da ripartire
1 - Fondi da assegnare

SETTORE TRASPORTI TERRESTRI

Missione 13 Diritto alla mobilità - Programma 1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale

UFFICIO COMPETENTE: *Direzione generale per la motorizzazione, Direzioni generali territoriali, Direzione generale per la sicurezza stradale*

Il Dipartimento, 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.

SERVIZI RESI ALL'UTENZA

Centro Elaborazione Dati Motorizzazione e Ufficio centrale operativo

Il Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione 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, nonché 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 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

Nel corso del 2012 è stato reso disponibile alle forze dell'ordine (comprese le polizie locali), una nuova procedura in ambiente web (certamente più fruibile) per verificare i documenti di idoneità alla guida nazionali (patenti, titoli abilitativi per il trasporto di merci e persone o di merci pericolose, patenti di servizio) ed, in alcuni casi, attraverso i collegamenti con le altre banche dati europee, anche le patenti di conducenti stranieri, verificandone l'autenticità, la validità, il punteggio e tutti gli altri dati presenti sui documenti. Il suddetto applicativo consente anche di fare verifiche su tutti i veicoli compresi quelli non iscritti al PRA: ciclomotori, macchine agricole, rimorchi di massa minore di 3.5 t ecc...
E' evidente, poi, quanto le predette attività condotte dagli organi preposti siano centrali per la prevenzione, l'accertamento e la contestazione delle violazioni al Codice della Strada.
Nel corso del 2012 sono inoltre state garantite le consuete forniture di dati statistici sia per quanto riguarda le attività operative degli uffici periferici che i comunicati mensili sulle immatricolazioni delle autovetture e qualunque altro dato di interesse pubblico (comprese forniture all'ISTAT e agli organi di stampa).
Nel corso del 2012 è stata inoltre attivata per le officine della Toscana, dell'Umbria e della provincia di Como l'acquisizione sul sistema informatico centrale dei dati relativi ai risultati delle prove tecniche dei veicoli sottoposti a revisione e condizionando l'emissione del tagliando "revisione regolare" di aggiornamento della carta di circolazione ai risultati delle suddette prove.
Altre attività svolte nel 2012 di interesse internazionale riguardano la realizzazione delle procedure informatiche che hanno consentito all'Amministrazione di essere il punto di contatto nazionale nell'ambito del sistema ERRU (European Register for

Road Transport Undertakings) creato dall'Unione Europea per l'interscambio dei dati sulle imprese di trasporto di merci e persone sul territorio dell'Unione. E' stato inoltre avviato un progetto dematerializzazione dei contratti che la divisione 7 di questa Direzione trasmette agli organi di controllo (UCB e Corte dei conti). Entro il 2012 è stato trasmesso il primo contratto dematerializzato firmato digitalmente.
Nel corso del 2012 è stato assicurato il supporto sulle procedure informatiche e su singole questioni agli uffici periferici della motorizzazione civile, agli operatori professionali e ai cittadini.
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 2012 i servizi forniti direttamente dal C.E.D., attraverso l'Ufficio Centrale Operativo, possono riassumersi quantitativamente in:
• **3.885.300** tagliandi inviati agli utenti per l'aggiornamento della residenza sulla patente e sulla carta di circolazione;
• **5.010.628** tagliandi inviati agli utenti per il rinnovo della patente di guida;
• **483.721** duplicati delle patenti di guida inviate agli utenti;
• **56.353** duplicati delle carte di circolazione inviate agli utenti;
• **2.213.673** utenti assistiti tramite il numero verde (800 23 23 23);
• **1.761.945** utenti assistiti tramite il risponditore automatico per patente a punti (848 782 782)
• **2.068.666** 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.

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 2012 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.

- **1.971.553** immatricolazioni e reimmatricolazioni
- **4.951.885** tagliandi per l'aggiornamento del passaggio di proprietà e per l'aggiornamento della residenza sulle carte di circolazione
- **569.025** duplicati carte di circolazione
- **502.544** certificati di circolazione ciclomotori
- **1.006.401** revisioni dei veicoli
- **754.063** patenti rilasciate per esame
- **397.806** duplicati di patente (per deterioramento, smarrimento e furto)
- **215.434** patenti convertite e riclassificate
- **16.798** certificati di abilitazione professionale
- **149.434** certificati di idoneità per la guida dei ciclomotori
- **12.120** certificati di formazione professionale
- **80.634** 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.

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, tramviarie 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.

ATTIVITÀ STRUMENTALE PER IL RILASCIO DEI SERVIZI ALL'UTENZA

Per l'erogazione dei servizi all'utenza è necessario avere a disposizione strumentazioni e strutture idonee al tipo di attività svolta.
Le sedi presso le quali vengono erogati i servizi di motorizzazione sono dislocati in tutto il territorio nazionale e, oltre agli uffici amministrativi, vi sono laboratori attrezzati per prove tecniche, capannoni per controlli sui veicoli ed attrezzature specifiche per i controlli tecnici. Gli impianti e le attrezzature sono oggetto di manutenzione, ciò al fine di assicurarne il regolare funzionamento.
In particolare, nel 2012, si è dato corso alle attività finalizzate all'acquisto ed all'aggiornamento di attrezzature tecniche utilizzate dagli Uffici Periferici (Uffici Provinciali e Centri Prova Autoveicoli) per la revisione dei veicoli e per la loro omologazione. Dette attività sono state svolte nell'ambito di un progetto complessivo di rinnovamento del parco di attrezzature oggi esistente presso dette sedi. In taluni casi si è proceduto sulla base di puntuali esigenze degli uffici periferici dell'Amministrazione. Sono stati attivati contratti specifici per la manutenzione delle apparecchiature, così da garantire da un lato l'efficacia di funzionamento delle componenti elettro-meccaniche, dall'altro di verificare e garantire la correttezza metrologica della misura rilevata.
Inoltre si è proceduto allo studio e sviluppo di norme tecniche di settore in specie riguardanti le modalità di adeguamento delle apparecchiature in dotazione ai soggetti che eseguono la revisione, alle direttive comunitarie e nazionali in materia. Tale attività di carattere normativo e regolamentare è stata peraltro attuata sulla scorta delle valutazioni di ordine squisitamente tecnico studiate e definite nell'ambito del Gruppo di Lavoro attrezzature, organo consultivo dell'Amministrazione, formato con D.D. n. 3111/400 del 18 dicembre 2002.
E' stata svolta attività operativa presso i costruttori delle attrezzature tecniche, di cui alla circ. .n.88/95, aggiornamento n. 3997/604 del 6 settembre 1999, insieme ai funzionari del CSRPAD di Roma, partecipando sia a sedute di omologazione sia a visite ispettive presso gli impianti di produzione delle suddette ditte ai fini del controllo del processo produttivo.
Per quanto riguarda i compiti di vigilanza e controllo delle officine ex art. 80 del Codice della strada, autorizzate all'esercizio della revisione dei veicoli di massa complessiva inferiore alle 3,5 t, si è proceduto ad ulteriori approfondimenti e

specifiche in merito ai protocolli tecnici ed informatici mirati alla verifica telematica dei report di esito delle revisioni effettuate da dette officine.
Si è inoltre ulteriormente proceduto, congiuntamente col CED dell'Amministrazione ad attivare procedure informatiche finalizzate alla acquisizione degli esiti delle revisioni, con particolare riguardo ai dati tecnici delle prove eseguite in quell'ambito; tale procedura è stata attivata in prima fase sperimentale presso il capannone operativo dell'UMC di Grosseto, e poi estesa, sempre in forma sperimentale alle sedi provinciali delle regioni Toscana, Umbria e provincia di Como.
La manutenzione degli immobili in cui vengono espletati i compiti propri della Motorizzazione ha avuto carattere straordinario ed ha interessato gli impianti esistenti, sia della sede Centrale che delle Sedi periferiche, allo scopo di conservarne la funzionalità e quanto necessario per poterli rendere idonei ed adeguati alle vigenti norme, ed in particolare al D. Lgs. 81/2008 per la tutela e sicurezza dei lavoratori.
Si è inoltre operato in materia di controllo su strada dei veicoli commerciali, ai sensi della Direttiva 2000/30/CE e ss.mm.ii., relativamente ai veicoli che sottoposti a controllo presso Stati esteri della Comunità presentavano elementi di difettosità tali da doverli sottoporre a nuova visita di revisione nell'ambito delle Stazioni di controllo site sul territorio nazionale.
Nell'ambito del conseguimento degli obiettivi continuativi legati alle attività strumentali per assicurare i servizi di motorizzazione all'utenza, si evidenzia quella relativa alla gestione degli stampati sia comuni che a rigoroso rendiconto, quali patenti, carte di circolazione, etc., realizzati dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato ed inviati a tutte le sedi periferiche dell'Amministrazione, nonché quella di assegnazione e storno targhe veicoli e dei rimborsi delle somme erroneamente versate dagli utenti per pratiche di motorizzazione relative al c/c entrate 121012. Occorre inoltre evidenziare che nell'ambito delle funzioni attribuite si è proceduto alla definizione delle caratteristiche tecniche ed anticontraffazione delle nuove patenti, così come previsto dal Decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 e al loro acquisto dall' IPZS.

DISCIPLINA TECNICA DEI VEICOLI: OMOLOGAZIONE ED ACCERTAMENTO DEI REQUISITI DI IDONEITÀ ALLA CIRCOLAZIONE TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE ADR E DI DERRATE IN REGIME DI TEMPERATURA CONTROLLATA ATP.

La principale attività è basata sull'applicazione della Direttiva Quadro 2007/46 che disciplina l'attività di omologazione dei veicoli e da tutte le Direttive che ne discendono concementi i dispositivi. La Direttiva Quadro stabilisce le procedure tecnico amministrative necessarie al fine della concessione della omologazione da parte di una autorità designata da parte di uno Stato membro dell'Unione Europea. Tale omologazione, che ha valenza comunitaria, viene concessa ai veicoli previa rispondenza a una serie di direttive particolari (circa 60) che consistono nell'effettuazione di prove tese a dimostrare la rispondenza del veicolo a tutti i requisiti che un veicolo deve possedere per essere autorizzato alla circolazione. La direttiva prevede rigorose procedure di accreditamento e notifica dei servizi tecnici incaricati della effettuazione delle prove di omologazione sui veicoli e loro componenti. Oggi, tali prove sono effettuate da personale della Direzione Generale per la motorizzazione e dai Centri Prova Autoveicoli (CPA) di questa Amministrazione. Il rilascio dell'omologazione comunitaria è di competenza della Direzione generale per la Motorizzazione.

La direttiva, in particolare, richiede che i servizi tecnici dimostrino di possedere le competenze appropriate, conoscenze tecniche specifiche e un'esperienza assodata nelle materie disciplinate nella esecuzione sia dei test di omologazione che dei controlli di conformità del prodotto che devono obbligatoriamente essere eseguiti periodicamente. Le valutazioni (test e controlli) devono essere effettuate esclusivamente da personale in possesso delle conoscenze tecniche e amministrative necessarie a tal fine che siano stati specificamente formati per le attività di valutazione e che posseggano una conoscenza specifica del settore tecnico in cui il servizio tecnico svolgerà le sue attività. La direttiva inoltre prevede che la documentazione di omologazione rilasciata da uno Stato membro sia trasmessa alle omologhe autorità europee.

Attualmente la criticità maggiore è rappresentata dal numero insufficiente di personale. Infatti sarebbe necessario impegnare maggiori unità di livello tecnico nelle prove di omologazione e soprattutto per aumentare il numero di controlli di conformità della produzione sul territorio non limitandoli ai soli casi di problemi post omologazione. Occorrerebbero maggiori risorse economiche per aumentare la competenza nel settore sia in termini di formazione sia in termini strutturali per l'effettuazione di operazioni di omologazione.

E' in fase di collaudo un nuovo processo informatico – d'intesa con il CED della motorizzazione- che permetterà l'immatricolazione dei veicoli tramite una procedura innovativa, che si pone l'obiettivo di snellire gli adempimenti amministrativi, per consentire ai costruttori dei veicoli una più veloce fruizione dei servizi resi dal Dipartimento. La nuova procedura di immatricolazione prevede l'inserimento dei dati del Certificato di conformità (COC) da parte del costruttore in un archivio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I dati inseriti saranno controllati automaticamente e autorizzati dal Ministero per il tramite della Direzione generale per la motorizzazione.

Al fine di agevolare e snellire le attività di trasmissione dei fascicoli omologativi – trasmissione obbligatoria a tutti gli Stati membri – è attualmente operativo il sistema di comunicazione con l'archivio informatico ETAES che contiene i dati relativi ai provvedimenti di omologazione dei veicoli rilasciati da tutti i Paesi dell'Unione Europea. Tale archivio è attualmente gestito dal Ministero dei Trasporti tedesco (KBA).

Per quanto riguarda invece il settore del trasporto delle merci pericolose (ADR) e delle derrate in regime di temperatura controllata (ATP) si riporta quanto segue.

In particolare viene predisposta la normativa nazionale nel contesto delle norme internazionali inerente i veicoli ed i recipienti idonei al trasporto di merci pericolose e di gas in pressione nonché la regolamentazione finalizzata a disciplinarne le procedure di approvazione. Analoga attività è rivolta ai veicoli per il trasporto delle derrate in regime di temperatura controllata.

Le principali linee di attività sono:

- decreti attuativi normativa e circolari interpretative normativa (ADR – ATP);
- quesiti da uffici periferici e privati (ADR – ATP);
- analisi relazione incidenti riguardante il trasporto di merci pericolose;
- autorizzazioni al trasporto di merci pericolose radioattive, esplosive, gas tossici ecc. e trasporto merci pericolose con veicoli eccezionali ed in condizione di eccezionalità;
- esame verbali di ispezione locali di prova ATP ed esperti ATP;
- esame per consulenti alla sicurezza (ADR/RID/ADN) e gestione segreteria commissione d'esame;
- riunioni per aggiornamento data base quiz e studio del caso per consulenti alla sicurezza e per aggiornamento data base per esami CFP;

- gestione pratiche per la notifica degli enti TPD.

L'espletamento delle suddette attività ha reso necessario l'ausilio di apposite Commissioni finalizzate e di appositi gruppi di lavoro al fine di favorire un organico coordinamento tra le normative che disciplinano i vari modi di trasporto ADR (strada), ADN (vie navigabili interne), ICAO (aria) e IMDG (mare).

Le scarse risorse, sia in termini economici che in termini di professionalità specializzate hanno limitato la possibilità di assumere iniziative relative all'attività di sperimentazione nel settore delle merci pericolose che sta assumendo una sempre maggior espansione. Tale criticità, va segnalata, anche per la partecipazione ai tavoli di studio per l'elaborazione delle norme internazionali che, tramite le direttive comunitarie, devono successivamente essere recepite nell'ordinamento nazionale.

Per la programmazione degli adempimenti futuri si sottolineano le seguenti linee di indirizzo:

- l'esigenza di intensificare la partecipazione a sperimentazioni ed a tavoli internazionali sia per soddisfare le esigenze della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, sia per portare all'attenzione comunitaria le problematiche nazionali del settore;
- il superamento delle aree di competenza in cui la disciplina del trasporto di merci pericolose è suddivisa ed attuare un migliore sistema integrato fra i vari modi di trasporto delle merci;
- l'adeguamento della normativa del trasporto delle merci pericolose in relazione al progresso tecnologico.

NEGOZIAZIONE DELLE NORMATIVE COMUNITARIE E INTERNAZIONALI IN MATERIA DI MOTORIZZAZIONE E RECEPIMENTO NELL'ORDINAMENTO NAZIONALE

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 ciò 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 6 giugno 2012 CARS 21 ha adottato il suo rapporto finale contenente 24 "messaggi chiave" miranti al mantenimento della competitività a livello globale dell'industria di settore ed alla sua

crescita. Sulla base di quanto raccomandato da CARS 21, la Commissione europea ha adottato una proposta di piano di azione per un'industria automobilistica europea forte, competitiva e sostenibile (CARS 2020) che e' stato oggetto di esame e conclusioni da parte del Consiglio dei Ministri "Competitività" il 10 e 11 dicembre 2012.

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 2012 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.

Per quanto attiene alle attività in seno alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) è stata assicurata la partecipazione dell'Amministrazione alle riunioni indette in ambito Comitato trasporti interni (ITC) ed ai gruppi di lavoro ad esso afferenti:

- Foro mondiale dell'armonizzazione dei regolamenti sui veicolo – 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.

E' stata, inoltre, assicurata la puntuale diramazione di circolari informative concernenti l'entrata in vigore di regolamenti UNECE e di accordi multilaterali nel settore delle merci pericolose

ATTIVITA' INERENTI LA POLITICA DEI TRASPORTI

Il Consiglio ha adottato un orientamento generale sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/UE. La proposta mira a salvare oltre 1.200 vite l'anno ed a evitare più di 36.000 incidenti dovuti a difetti tecnici dei veicoli attraverso una maggiore armonizzazione dei controlli periodici (revisioni) sui veicoli e l'introduzione di requisiti di qualità e formazione per i centri di revisione. Si tratta di un dossier importante per l'Italia che conta un indice di motorizzazione tra i più elevati in Europa ed un parco circolante autovetture di oltre 35 milioni di veicoli.

Nell'ambito del comitato patenti di guida della Direzione generale MOVE della Commissione è stata adottata la Direttiva 2012/36/UE della Commissione del 19 novembre 2012 recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida.

Nell'ambito del comitato sul trasporto delle merci pericolose della Direzione generale MOVE della Commissione è stata adottata la Direttiva 2012/45/UE della Commissione del 3 dicembre 2012 recante che adegua per la seconda volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose. Tale

direttiva, a decorrere dal 1° luglio 2013, rende applicabili in via obbligatoria in tutta l'Unione europea le nuove edizioni degli accordi internazionali sul trasporto delle merci pericolose su strada (ADR) ferrovia (RID) e vie navigabili (ADN).
In attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2012/40/UE relativa ai sistemi di trasporto intelligenti è stato adottato il progetto di Regolamento delegato della Commissione che integra la direttiva 2010/40/UE per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile.

ATTIVITA' INERENTI IL MERCATO INTERNO E LA CONCORRENZA

Nel mese di dicembre 2012 il Consiglio ha adottato, a seguito di accordo in prima lettura con il Parlamento europeo due regolamenti relativi alla omologazione di veicoli agricoli e forestali ed alla omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato. Si tratta di due dossier molto importanti per l'industria nazionale che potrà giovarsi di un quadro armonizzato europeo sia in materia di sicurezza ed impatto ambientale dei veicoli che di controllo del mercato nei confronti di prodotti di provenienza extra europea spesso non conformi alla legislazione europea.
Nell'ambito del Comitato Veicoli a Motore della Direzione Generale Impresa della Commissione sono stati adottati i seguenti provvedimenti:
- Regolamento (UE) n. 64/2012 della Commissione, del 23 gennaio 2012 , che modifica il regolamento (UE) n. 582/2011 recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (EURO VI);
- Regolamento (UE) n. 65/2012 della Commissione, del 24 gennaio 2012 , che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo agli indicatori di cambio marcia e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Regolamento (UE) n. 130/2012 della Commissione, del 15 febbraio 2012 , sui requisiti di omologazione per i veicoli a motore relativamente all'accesso e alla manovrabilità del veicolo e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- Regolamento (UE) n. 249/2012 della Commissione, del 21 marzo 2012 , che modifica il regolamento (UE) n. 19/2011 per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione della targhetta regolamentare del costruttore per i veicoli a motore e i loro rimorchi;
- Regolamento (UE) n. 347/2012 della Commissione, del 16 aprile 2012 , che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione di talune categorie di veicoli a motore relativamente ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza;
- Regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione, del 23 aprile 2012 , che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione relativi all'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia nei veicoli a motore;
- Regolamento (UE) n. 459/2012 della Commissione, del 29 maggio 2012 , che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6);

- Regolamento (UE) n. 523/2012 della Commissione, del 20 giugno 2012, che modifica il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio al fine di includervi alcuni regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite concernenti l'omologazione dei veicoli a motore, dei loro rimorchi nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche a essi destinati;
- Regolamento (UE) n. 630/2012 della Commissione, del 12 luglio 2012 , che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 per quanto concerne le prescrizioni relative all'omologazione dei veicoli a motore alimentati a idrogeno e a miscele di idrogeno e gas naturale riguardo alle emissioni e l'inclusione di informazioni specifiche sui veicoli muniti di un motopropulsore elettrico nella scheda informativa ai fini dell'omologazione CE;
- Direttiva 2012/24/UE della Commissione, dell' 8 ottobre 2012 , che modifica, al fine di adeguarne le disposizioni tecniche, la direttiva 86/297/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle prese di forza dei trattori ed alla relativa protezione;
- Regolamento (UE) n. 1229/2012 della Commissione del 10 dicembre 2012 che modifica gli allegati IV e XII della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro);
- Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Direttiva 2012/46/UE della Commissione del 6 dicembre 2012 che modifica la direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento 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.

ATTIVITA' INERENTI LA POLITICA DELL'AMBIENTE

Nell'ambito del Comitato Clima della Direzione generale sui cambiamenti climatici sono stati adottati i seguenti regolamenti:
- Regolamento di esecuzione (UE) N. 293/2012 della Commissione del 3 aprile 2012 relativo al monitoraggio delle emissioni di CO2 e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione dei veicoli commerciali leggeri ai sensi del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Decisione di esecuzione della Commissione n. 2012/99 del 17 febbraio 2012 relativa alle modalità per la riscossione delle indennità per le emissioni di CO2 in eccesso prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi ai sensi del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Decisione di esecuzione della Commissione n. 2012/100 del 17 febbraio 2012 relativa a un metodo per la riscossione delle indennità per le emissioni di CO2 in eccesso prodotte dalle autovetture nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

ATTIVITA' DI RECEPIMENTO DI DIRETTIVE COMUNITARIE

Nell'anno 2012 sono stati adottati i seguenti provvedimenti di trasposizione di atti comunitari:

- Decreto legislativo 12 giugno 2012 , n. 78 di attuazione della direttiva 2010/35/UE, in materia di attrezzature a pressione trasportabili e che abroga le direttive 86/767/CEE, 84/525/CEE,84/526/CEE, 84/527/CEE e 1999/36/CE;

Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con Legge di conversione 17 dicembre 2012 n. 221, che all'art. 8.4 recepisce la direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS);

- Decreto del 18 luglio 2012 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali ed il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di recepimento della direttiva 2011/72/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2011 che modifica la direttiva 2000/25/CE per quanto riguarda le disposizioni per i trattori immessi sul mercato in regime di flessibilità;
- Decreto del 18 luglio 2012 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali ed il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di recepimento della direttiva 2011/87/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, che modifica la direttiva 2000/25/CE per quanto riguarda l'applicazione a trattori a carreggiata stretta di fasi entro cui fissare i limiti di emissione;
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali ed il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare del 18 luglio 2012 di recepimento della direttiva 2011/88/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, che modifica la direttiva 97/68/CE per quanto riguarda le disposizioni per i motori immessi sul mercato in regime di flessibilità;
- Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali del 20 febbraio 2012 di recepimento della direttiva 2010/62/UE, della Commissione, dell'8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali.
- Decreto legislativo recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE sulla patente di guida.

DISCIPLINA AMMINISTRATIVA DEI VEICOLI E DEI CONDUCENTI
SETTORE NORMATIVO CONDUCENTI

A seguito della attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE, concernenti la patente di guida, avvenuta con decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, si è anzitutto provveduto a predisporre ed a seguire l'iter di adozione del decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 2, pubblicato sulla G.U. n. 15 del 18 gennaio 2013, recante disposizioni correttive al predetto decreto legislativo n. 59/2011 ed al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché disposizioni di attuazione della direttiva 2011/94/UE. Conseguentemente, al fine di consentire la concreta applicazione della nuova disciplina in materia di patenti di guida, sono stati adottati 2

decreti ministeriali, rispettivamente in tema di caratteristiche di sicurezza delle nuove patenti UE ed in tema di adozione del bilinguismo, nei limiti delle autonomie linguistiche riconosciute, sulle stessa patenti.
Sono stati inoltre predisposti 4 schemi di decreti ministeriali concernenti i programmi e le modalità di conseguimento delle patenti rispettivamente di categoria: AM;A1, A2 ed A; B1, B e BE; C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE. Inoltre, a completamento dei provvedimenti applicativi della legge n. 120/2010, sono stati emanati 2 decreti ministeriali relativi alle esercitazioni di guida obbligatorie per i candidati al conseguimento delle patenti di categoria B; mentre, con riferimento alla disciplina contenuta nel decreto legislativo n. 286/2005, è stato emanato un decreto ministeriale in materia di formazione periodica dei conducenti adibiti all'esercizio professionale del trasporto di merci e di persone.
Alla predisposizione della disciplina normativa sin qui illustrata ha quindi fatto seguito la redazione delle relative circolari contenenti istruzioni operative.
Inoltre, si è provveduto a predisporre uno schema di DPR di modifica dell'art. 330 del regolamento di esecuzione del Codice della Strada, in ottemperanza alle modifiche introdotte all'art. 119, comma 4, del Codice della strada, ad opera della legge n. 35/2012.
Infine, nell'ambito delle competenze in materia di conversione delle patenti di guida, si è provveduto:
- a definire un Accordo di reciprocità con lo Stato di Israele, firmato nell'ottobre 2012, e ad avviare le relative procedure diplomatiche per l'entrata in vigore;
- a definire le procedure diplomatiche per l'entrata in vigore, prevista per l' 8 aprile 2013, dell'Accordo di reciprocità stipulato con la Serbia nel 2011;
- ad adottare circolari esplicative e di aggiornamento con riguardo agli Accordi di reciprocità già esistenti con l'Ecuador, con le Filippine, con la Macedonia, la Moldova e il Marocco, nonché ad avviare le procedure diplomatiche per l'aggiornamento degli Accordi di reciprocità già conclusi con altri Stati.

SETTORE NORMATIVO VEICOLI

Nel corso del 2012, si è in particolare provveduto:
- alla predisposizione dello schema di decreto presidenziale, adottato con D.P.R. 28 settembre 2012, n. 198 in attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 94, comma 4-bis, c.d.s., come introdotto dall'art. 12 della legge n. 120/2010, recante norme applicative in tema di intestazione temporanea di veicoli;
- alla predisposizione del regolamento, adottato con decreto ministeriale 9 ottobre 2012, n. 218, recante norme di attuazione dell'art. 177, comma 1, c.d.s., come integrato dall'art. 31, comma1, della legge n. 120/2010, in materia di soccorso e trasporto di animali in stato di necessità;
- alla predisposizione dello schema di D.P.R. recante norme di esecuzione ed attuazione delle modifiche al codice della strada, introdotte dall'art. 11 della legge n. 120/2010, in tema di targa personale;
- alla istituzione di un tavolo tecnico, ed all'avvio delle relative attività, finalizzato alla predisposizione di una bozza di decreto ministeriale, da adottare di concerto con il Ministero della Giustizia ed il Ministero dell'Interno, in attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 94-bis c.d.s., introdotto dall'art. 12, comma 2, della legge n. 120/2010 in materia di divieto di intestazione fittizia di veicoli;
- a partecipare alla stesura di un regolamento interministeriale del Ministro dello Sviluppo Economico, da adottare di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 31, comma 1 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1,

convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27, in tema di dematerializzazione dei contrassegni assicurativi RCA al fine di contrastare il fenomeno delle frodi assicurative.

Per quanto riguarda le funzioni in materia di sicurezza stradale, che il Dipartimento svolge attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, si riporta di seguito una analisi di dettaglio sulle linee di attività realizzate e sulle eventuali relative criticità evidenziate:

ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE (PNSS), DI CUI ALL'ART. 32 DELLA L. N. 144/1999 E RELATIVO AGGIORNAMENTO;

L'attuazione del PNSS, si snoda attraverso la predisposizione di Programmi annuali che sono stati approvati, 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 finanziati ed attivati complessivamente cinque programmi di attuazione. Nel seguito si indicano gli elementi di dettaglio relativi ai singoli programmi annuali di attuazione del PNSS.
Il Primo Programma del PNSS, approvato nel 2002, ripartisce tra le Regioni e le Province a Statuto Autonomo un finanziamento complessivo a carico dello Stato di circa 129,1 milioni di euro, dando il diritto alle Province e ai Comuni di contrarre mutui per 15 anni a carico dello Stato per il valore corrispondente. Gli interventi finanziati sono 515.
Con un meccanismo analogo il Secondo Programma, pubblicato nel 2003, ripartisce tra Regioni e Province a Statuto Autonomo il diritto per Province e Comuni di contrarre mutui per 15 anni a carico dello Stato per un finanziamento complessivo di circa 206,8 milioni di euro. Gli interventi finanziati sono 632.
Per l'attuazione del Primo e del Secondo Programma annuale, le risorse finanziarie sono state rese disponibili con la Legge n. 488/99, art. 56 (Disposizione per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato). A seguito della legge finanziaria 2007 n. 296/67 che ha modificato le modalità di erogazione dei fondi verso le Amministrazioni beneficiarie limitando l'uso dei mutui a carico dello Stato, con Decreto Interministeriale Economia e Finanze/Infrastrutture e trasporti, è stata autorizzata la trasformazione del finanziamento da mutui a contributi pluriennali per gli interventi il cui mutuo non era stato ancora acceso (n. 142 interventi Primo Programma e n. 423 Secondo Programma).
Inoltre, in linea con l' attività di spending review, è stata conclusa una ricognizione degli interventi non avviati o revocati che risultano pari a n. 172 su 1.147 previsti, ed è stata avviata la procedura con le Regioni/EE.LL. per il recupero delle somme stanziate.
E' quasi completata l'attività per l'attuazione dei Centri di monitoraggio regionali, inclusi nel secondo Programma, tramite la stipula di Convenzioni con ulteriori cinque Regioni che nel 2012 ha portato ad un totale di n. 11 Regioni convenzionate. E' stato avviato anche il pagamento per n. 5 Regioni tra quelle convenzionate in corso d'anno.
Il "Terzo Programma annuale di attuazione" è stato approvato dal CIPE con delibera n.143/2007 da finanziarsi con le risorse rese disponibili dalla legge 296/06 per l'anno 2007 per un ammontare complessivo di 53 milioni di euro. Il DM prot. 201712 del 27/12/2007 ha indicato la ripartizione degli stanziamenti tra le Regione e le Province Autonome. Allo stato attuale, tutte le convenzioni sono state firmate e sono in corso, con situazioni attuative differenziate da Regione a Regione, i bandi per l'individuazione degli interventi e/o la realizzazione degli interventi stessi. Al

15/01/2013 sono stati ammessi a finanziamento da parte delle Regioni n. 215 interventi. Attualmente si è provveduto alla prima quota di pagamento per n. 7 Regioni e alla seconda quota per la Regione Lombardia a seguito di richiesta di reiscrizione in bilancio per i relativi importi.

Il "Quarto e Quinto Programma annuale di attuazione" sono stati approvati dal CIPE con delibera n.108/2008. Per il Quarto e Quinto Programma vengono utilizzate le risorse previste nella finanziaria 2007 per un ammontare di 53 milioni di euro per il Quarto Programma e di 31,35 milioni di euro per il Quinto Programma (per la sola annualità 2009 – Quinto programma - 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, di cui euro 3,65 milioni di euro 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) Ad oggi sono state stipulate le convenzioni con tutte le Regioni ad eccezione di Puglia, Molise e Calabria. Al 15/01/2013 sono stati ammessi a finanziamento da parte delle Regioni n. 91 interventi. Nel corso dell'anno anno si prevede l'avvio effettivo degli interventi per le Regioni che hanno completato nel 2012 le procedure competitive o concertative per la selezione degli stessi interventi oggetto di finanziamento e conseguentemente si prevedono erogazioni, procedendo alle richieste di reiscrizione in bilancio per i relativi importi.

Occorre qui segnalare una criticità, che promana dalle manovre di contenimento della spesa pubblica adottate in questi ultimi anni, nonché i vincoli derivanti dal patto di stabilità che stanno fortemente condizionando la possibilità di cofinanziamento dei progetti da parte degli Enti Locali, rallentando, quindi, la realizzazione degli stessi. La suddetta criticità genera nella gestione contabile dei finanziamenti in parola alcune problematiche. La prima è relativa al fatto che i capitoli che finanziano l'attività di che trattasi presentano un ricorrente accumulo di residui passivi; la seconda è relativa ad un accumulo di residui passivi perenti. Queste circostanze si stanno verificando sia per gli interventi di 1° e 2° programma il cui finanziamento è composto da limiti di impegno quindicennali che partono rispettivamente dall'anno 2001 e dall'anno 2004, sia per quelli di 3°, 4° e 5° programma che hanno attinto alle risorse finanziarie di cui alla legge 296/2006 (legge finanziaria 2007) per gli anni 2007, 2008 e 2009. Il sorgere di entrambi i problemi deriva principalmente dal ritardo con cui le Regioni hanno avviato le procedure per la selezione degli interventi di sicurezza stradale da realizzare a cura di Province/Comuni, con conseguente disallineamento della conclusione degli stessi interventi rispetto all'anno in cui era stato assunto l'impegno del relativo finanziamento.

Questa Amministrazione ha posto particolare attenzione su tale situazione attivando uno stretto monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi, da un lato attraverso il citato servizio monitoraggio ed assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del PNSS iniziato a fine 2010, dall'altro convocando i previsti Tavoli di coordinamento, valutazione ed indirizzo con le Regioni, ANCI ed UPI, e sensibilizzando le Regioni stesse ad una verifica puntuale dello stato di attuazione dei 5 programmi del PNSS, nonché all'avvio della attività di valutazione degli interventi.

Nel corso 2013 si procederà all'eliminazione delle partite contabili per quelle Regioni/Province autonome che non hanno provveduto ad attivare gli interventi di 1° e 2° Programma (Molise e Provincia autonoma di Bolzano), nonché, come sopra accennato, a valle della verifica effettuata presso le Regioni assegnatarie dei finanziamenti, all'eliminazione delle partite contabili associate ai singoli interventi che, pur finanziati, sono stati successivamente revocati o non sono stati avviati.

Anche relativamente ai fondi assegnati per l'adeguamento dei semafori alle esigenze dei non vedenti si è provveduto a liquidare quanto spettante ai Comuni che hanno richiesto il contributo nei precedenti anni, e per i quali erano state avanzate richieste di reiscrizione in bilancio di fondi perenti.
Nell'ambito delle attività derivanti dalla Convenzione stipulata tra MIT ed ANCI nel 2011 è data attuazione al documento di progetto ed è stato pagato il 1° SAL delle attività effettuate mirate alla promozione della sicurezza stradale con particolare riguardo all'analisi dell'incidentalità in area urbana.
Nell'ambito di attuazione del disposto dell' art. 56 della L. 120/10 in merito alla realizzazione dell'archivio incidenti, nel mese di luglio è stata curata la predisposizione della documentazione necessaria per acquisire il previsto parere Consip, poi rilasciato in data 20/09/2012. L'acquisizione del suddetto parere, ha consentito entro la fine dell'anno 2012 di procedere alla stipula del contratto ed all'assunzione del relativo impegno contabile per la realizzazione dell'archivio.

COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE ED EDUCAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE

Le specifiche misure di contenimento della spesa di cui al Dl 78/2010 (convertito in legge 122/2010) hanno avuto effetto sulle spese di pubblicità/comunicazione, sottoposte , fino alla fine del corrente esercizio finanziario, al vincolo del 20"% delle risorse impegnate nell'anno 2009.
Conseguentemente, a fronte di un complessivo impegno nell'anno 2009 di euro 10.295.490,00, l'Amministrazione, previo controllo contabile con l'Ufficio centrale del bilancio, ha a disposizione per le spese di cui trattasi l'ammontare di euro 2.059.069,06 (sul capitolo 7333).
A valere su tale somma, l'Amministrazione ha deciso di porre in essere una nuova campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale che, seppur ridotta rispetto alle precedenti a causa delle limitazioni delle risorse come sopra descritto, potesse comunque continuare efficacemente l'azione di informazione e comunicazione perseguita negli ultimi anni. A tal fine sono stati approfonditi i risultati del monitoraggio della campagna di comunicazione realizzata nel 2011, che hanno permesso di approntare in maniera più puntuale gli atti di gara relativi all'affidamento del Servizio di ideazione e produzione di messaggi informativi-comunicazionali sulla sicurezza stradale, il cui bando è stato pubblicato nel mese di agosto.
I lavori della Commissione giudicatrice, incaricata di provvedere alla valutazione delle offerte presentate, si sono svolti nei mesi di novembre-dicembre, fino alla convocazione in seduta pubblica, in data 12 dicembre 2012, degli operatori economici interessati, per procedere all'apertura delle buste contenenti l'offerta economica e alla stesura della graduatoria provvisoria. Poiché l'offerta economica presentata dalla ditta prima classificata è risultata anormalmente bassa, la Commissione ha rimesso all'Amministrazione gli atti di gara per la verifica della predetta offerta.
Nel contempo, nell'ambito della costante collaborazione con gli organi di Polizia Stradale, l'Amministrazione ha contribuito alla realizzazione delle attività legate alla dodicesima edizione del Progetto Icaro, con lo scopo di creare una cultura della sicurezza stradale rivolta ai giovani, anche attraverso incontri specifici realizzati nei maggiori Atenei italiani. In quella sede, utilizzando un linguaggio idoneo, è stato posto l'accento sugli argomenti di maggior criticità in ambito di circolazione stradale,

anche attraverso la presentazione di ricostruzioni animate di incidenti realmente avvenuti, con lo scopo di sollecitare una riflessione sulle conseguenze di comportamenti scorretti alla guida.
Inoltre, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza"- Dipartimento di Psicologia, ad integrazione dell'attività di monitoraggio già prevista nel suddetto progetto, è stato predisposto un ampliamento della stessa, rivolto nello specifico ad una verifica dell'impatto emotivo e della capacità di penetrazione e sedimentazione delle recenti campagne di comunicazione poste in essere dall'Amministrazione.
Sono state attivate anche le procedure propedeutiche alle attività della tredicesima edizione del Progetto in questione.
Nel campo dell'educazione stradale è stata completata la direzione lavori del progetto Sperimentale di Educazione alla Sicurezza Stradale, "PROSESS", ideato e realizzato per la scuola primaria. Inoltre sono stati curati sia la sperimentazione del progetto a Roma, su due scuole primarie, per un totale di 18 classi, sia il coordinamento e supporto operativo ai funzionari delle Direzione Generali territoriali che hanno sperimentato il progetto sul territorio. Nel complesso la predetta sperimentazione, effettuata nei mesi da marzo a maggio, ha coinvolto circa 20 scuole per un totale di 210 classi e più di 5100 bambini.
In occasione del Forum delle Polizia Locali svoltosi a Venezia il 24 ottobre sono stati presentati i risultati ottenuti nella predetta sperimentazione, che verrà ripetuta nel corrente anno scolastico coinvolgendo altri 5000 studenti.
Per quanto riguarda poi gli sviluppi futuri, è stato sottoscritto apposito contratto per ampliare il progetto di cui trattasi, prevedendone, a regime, la messa online per la fruizione da parte di tutti i soggetti interessati.
Nell'ottica di estendere le iniziative di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, sono stati sottoscritti in occasione della quarta Giornata Europea della Sicurezza Stradale del 25 luglio 2012, sette protocolli d'intesa con vari soggetti pubblici e privati che consentiranno nel corso del 2013 di realizzare diversi progetti di educazione stradale.

AZIONI DI INFORMAZIONE E SERVIZI DI INFOMOBILITÀ E CCISS

Nel corso del 2012 la Centrale Operativa del CCISS è stata oggetto di attività di sviluppo, gestione e consolidamento delle tecnologie e delle architetture impiantate nel corso dell'anno 2009.

Servizio di call center gratuito - numero verde: 1518

Nel corso dell'anno sono state "risolte" da operatore n. 257.311 chiamate di cittadini per informazioni di traffico. Ulteriori 234.228 contatti sono stati "risolti" da tecnologia IVR (Interactive Voice Response) con proposizione di bollettini macroregionali o nazionali direttamente richiesti dai cittadini chiamanti. Ulteriori 30.221 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 2012, n. 755.620 informazioni di traffico di cui circa il 73% ricevute con sistemi automatici. Queste informazioni sono state diffuse:

- Su 13.000 bollettini radiofonici in onda sui canali radiofonici della Rai (Radio1, Radio2, Radio3);
- Su 600 bollettini radiofonici in onda sui canali radiofonici RMC (Radio Montecarlo) e R105 (Radio 105)
- Su circa 3.000 bollettini radiofonici notturni in onda su Isoradio;
- Su circa 7.000 ore di conduzione in diretta del canale radiofonico Isoradio;
- Su circa 9.000 bollettini televisivi in onda su RaiNews24 e Rai3;
- Su circa 25.000 bollettini radiofonici macroregionali diffusi tramite IVR dal 1518;
- Sul portale web del cciss (che ha registrato contatti medi mensili superiori ai 5 milioni;
- Su oltre 4 milioni di dispositivi di navigazione dotati del sistema RDS-TMC;
- Sulle applicazioni mobile iCCISS e iCCISSpro scaricate su circa 20.000 apparati telefonici smartphone.

Acquisizione dei dati da sensoristica mobile per il monitoraggio del traffico

Nel corso dell'anno 2012 l'amministrazione ha significativamente lavorato per integrare le attività del CCISS con i dati di sensoristica mobile disponibili nel Paese. E' stata a tal fine stipulata, nel mese di ottobre 2012, una convenzione a titolo non oneroso con la Società Viasat per la messa a disposizione dei dati provenienti dai dispositivi mobili di proprietà di suddetta Società (in numero di circa 250.000) utili ad integrare i dati derivanti dalla già vigente convenzione in essere con la Società Infoblu (circa 1.300.000 sensori mobili).
E' stata significativamente arricchita, migliorata e potenziata l'interfaccia "Web Traffic Alert - CCISS" (*http://wta.cciss.qmap.it/maps*) a disposizione degli operatori del CCISS per il monitoraggio real time delle condizioni di traffico sull'intera rete principale del Paese.
Su detta interfaccia è possibile infatti osservare, con modalità di visualizzazione distinte, le velocità medie sugli archi del grafo stradale, le condizioni di traffico sugli stessi archi (velocità registrate/velocità di free flow), nonché le anomalie di traffico puntuali (velocità registrate/velocità "tipiche" di ciascun arco in ciascuna fascia oraria e giorno della settimana). I dati di analisi di dettaglio sui livelli di servizio di ciascun arco stradale rappresentato, sono stati inoltre resi disponibili sull'interfaccia di BI (Business Intelligence) della piattaforma RTTI.

Modelli di previsione di traffico

E' stato concluso 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. Nel corso del 2012 sono stati acquisiti i dati "storici" (2010, 2011 e 2012) di velocità sugli archi. Detti dati sono stati utilizzati per le attività di calibrazione dei modelli previsionali che, alla fine del 2012 hanno prodotto i primi dati di previsione di traffico che sono stati oggetto di diffusione sperimentale interna per le necessarie valutazioni di attendibilità e di fine tuning prodromiche alla diffusione al pubblico.

Assetto organizzativo, nuove fonti di informazione ed apertura nuovi canali di diffusione

Nel corso del 2012, è stata curata l'attivazione di convenzioni atte ad incrementare le fonti informative del CCISS e, conseguentemente, la granularità delle informazioni

gestite. A tal fine è stata stipulata una convenzione quadro con l'ANCI con le prime 3 convenzioni attuative con i Comuni di Torino, Perugia ed Ascoli Piceno. Nel corso del 2012 (26 nov. 2012) è stato attivato il canale di scambio dati con il Comune di Torino. Quanto alla diffusione radiofonica delle informazioni, nel corso del 2012, sono stati perfezionati contratti di servizio con le emittenti RMC e Radio105 per la messa in onda di bollettini di infomobilità del CCISS. Entrambe le emittenti hanno avviato la produzione e la messa in onda dei notiziari nel corso del mese di settembre 2012 anche grazie ad uno specifico software – messo a disposizione sul portale del CCISS – capace di filtrare le informazioni (per priorità, localizzazione, vetustà, etc.) da inserire in ciascun notiziario.
Tutte le attività riportate sono state comunque realizzate, nonostante la dotazione finanziaria del capitolo preposto si sia fatta via via sempre più esigua.

RAPPORTI CON ISTITUZIONI, ENTI, ASSOCIAZIONI E PRIVATI

Per quanto riguarda i rapporti con enti ed associazioni operanti nel settore della sicurezza stradale, come ogni anno, sono stati emessi pareri tecnici, dopo aver svolto gli opportuni approfondimenti necessari per ogni singola istruttoria, riguardo alle richieste avanzate a questa Amministrazione o ad altri Dicasteri, per iniziative legate alle materie di competenza istituzionale. Sono state esaminate, dandone puntuale riscontro, le molteplici istanze su questioni di vario oggetto inerenti le materie di competenza, pervenute da parte di operatori, istituzioni, enti, associazioni e privati cittadini.
Particolare attenzione è stata riservata alle procedure di omologazione e approvazione dei dispositivi segnaletici, di regolazione della circolazione e di accertamento delle infrazioni, secondo quanto disposto dagli artt. 45 e 201 del Codice della Strada e dall'art. 192 del regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della Strada. Sono stati per questo messi in atto una serie di atti amministrativi e di valutazioni tecniche tese a valutare l'efficienza dell'oggetto per cui si richiede l'omologazione o l'approvazione e, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si è provveduto ad emanare i relativi decreti dirigenziali.
Relativamente alle competizioni sportive su strada si è provveduto, in attuazione dell'art. 9 del Codice della Strada, a predisporre la circolare annuale, pubblicata in Gazzetta Ufficiale, nella quale, fra l'altro, è descritto l'iter amministrativo per poter svolgere una competizione sportiva su strada.
Si è provveduto a dar corso a tutta l'attività istruttoria riguardante il contenzioso amministrativo e giurisdizionale relativo alla circolazione stradale (ricorsi gerarchici, straordinari al capo dello Stato, Tar) e al contenzioso inerente la delimitazione dei centri abitati e i dispositivi di ritenuta stradale.
Il Codice della Strada pone particolare attenzione alle problematiche afferenti la sfera dell'handicap motorio, attraverso una serie di norme che hanno lo scopo di facilitare al massimo il rapporto disabile-strada, nella convinzione che una utenza debole vada comunque garantita e che favorire l'autonomia del disabile risulta determinante per l'integrazione di questi cittadini con il resto del tessuto sociale. E' stato predisposto, a tal proposito, anche il recepimento del contrassegno europeo per i disabili che ha trovato attuazione nel D.P.R. 30 luglio 2012 n. 151.
Si è prestata particolare attenzione a fornire ai Comuni e direttamente ai disabili che ne fanno richiesta, la corretta interpretazione normativa dei vari articoli e a incoraggiare la corretta applicazione delle norme stesse da parte degli enti proprietari.

Si è provveduto ad istruire, su richiesta dei Comuni, le pratiche per l'autorizzazione all'istallazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici o nelle zone a traffico limitato. Al termine di una accurata disamina volta a verificare l'esistenza dei presupposti richiesti dal Codice della Strada, sono stati predisposti i decreti dirigenziali di autorizzazione all'istallazione e all'esercizio degli impianti.

Ogni anno il Dipartimento predispone una circolare indirizzata ai vari Enti locali interessati per verificare se intendano avvalersi della prerogativa prevista dall'art. 8 del D. Lgs. 285/1992 e s.m.i. e, dopo aver espletato il complesso iter procedurale richiesto, sono stati approntati i decreti di limitazione della circolazione stradale nelle piccole isole nei periodi di più intenso afflusso turistico.

Sono stati, inoltre curati, con particolare attenzione, tutti gli aspetti legati alla sicurezza stradale per quanto riguarda sia i rapporti con le sezioni circolazione e sicurezza stradale che i rapporti con Enti locali ed enti proprietari delle strade. Nel corso di questa attività, svolta in sinergia con gli utenti della strada e gli Enti tecnici ed amministrativi preposti, è stata riservata una grande attenzione nei confronti di tutte quelle iniziative da intraprendere per il ripristino o il miglioramento di tutte le condizioni di legalità e sicurezza legate all'utilizzo delle strade. In questo ambito si è anche provveduto, ove necessario, alla verifica delle condizioni di sicurezza legate alla circolazione del traffico pesante sulle S.S. e sulle Autostrade ricorrendo ad appositi atti amministrativi per regolamentarne la circolazione in relazione a particolari condizioni (esodo festivo, emergenze metereologiche, eventi legati a calamità naturali, circolazione di veicoli e trasporti eccezionali).

Si è riservata estrema attenzione a tutte le sperimentazioni di sistemi segnaletici innovativi e di nuovi materiali relativi alla segnaletica stradale e rilasciate autorizzazioni all'impiego di sistemi di dissuasione della sosta, limitazione della velocità e tutela delle utenze deboli. Sono stati anche forniti pareri su progetti di segnalamento che presentano particolarità di interesse generale, specie nel campo della segnaletica di cantiere.

In materia di dispositivi di ritenuta stradale, sono state fornite agli enti gestori delle strade, le indicazioni utili per l'installazione dei dispositivi stessi. Dal 1° gennaio 2011 infatti, è consentito, per strade con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h, l'uso esclusivo di barriere di sicurezza stradali e di attenuatori d'urto in possesso della marcatura CE, in sostituzione del certificato di omologazione ed in accordo con la norma armonizzata UNI EN 1317 – 5. Tutto ciò a seguito dell'applicazione della Direttiva Comunitaria 89/106/CEE (e successive modifiche) sui prodotti da costruzione, che, in ambito nazionale, è stata recepita con apposito regolamento emanato con DPR n. 246 del 21 aprile 1993 (e successive modifiche). Il passaggio dall'omologazione alla marcatura CE è stato perfezionato tramite il Decreto Ministeriale del MIT del 28 giugno 2011. Con l'entrata in vigore del Regolamento UE n. 305/2011, che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione, viene abrogata la direttiva 89/106/CEE. Il Regolamento entra in vigore integralmente a partire dal 1° luglio 2013.

Il regime di omologazione si applica ancora attualmente ai dispositivi rispondenti alla regola tecnica europea ENV 1317 – 4, che determina i requisiti prestazionali di terminali e transizioni. Al fine del rilascio del certificato di omologazione per i suddetti dispositivi, si provvede a dar corso a tutta l'attività istruttoria riguardante la procedura di omologazione secondo quanto disposto dal DM 223/92 e s.m. e i. La procedura richiede una serie di atti amministrativi e di valutazioni tecniche tese a valutare l'efficienza del dispositivo per cui si richiede l'omologazione e, sentito il

parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (ai sensi del DM 223/92), il procedimento si conclude con l'emissione di un decreto dirigenziale. L'omologazione fa riferimento a normative tecniche nazionali ed europee in vigore.
Il Dipartimento, inoltre, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale coordina anche un Gruppo di Lavoro che si occupa principalmente di definire aspetti legati all'installazione dei dispositivi di ritenuta, al quale partecipano gli enti gestori delle strade, i costruttori di barriere, docenti universitari, rappresentanti del Consiglio Superiore del Lavori Pubblici, dell'UNI ed esperti del settore. Attualmente in tale ambito, nel corso del 2012, si stanno predisponendo le linee guida generali per la corretta installazione su strada dei dispositivi di ritenuta stradali, la revisione delle istruzioni tecniche per l'installazione, il catalogo delle barriere marcate CE (l'architettura informatica), nonché il testo di provvedimento normativo finalizzato all'uso ed installazione di dispositivi di protezione per motociclisti.
In attuazione a quanto previsto dall'art. 8 c. 2 del DM 18.02.1992 e dall'art. 2 c. 5 del DM 28.06.2011, sentito il gruppo di lavoro barriere, è stato predisposta una bozza contenente le nuove istruzioni tecniche per l'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale; il testo verrà sottoposto a parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
Si è provveduto a dar corso a tutta l'attività istruttoria riguardante il contenzioso amministrativo e giurisdizionale relativo all'uso e tutela delle strade (articoli da 14 a 33 del Codice della Strada) (ricorsi gerarchici, straordinari al capo dello Stato, Tar) e al contenzioso inerente i dispositivi di ritenuta stradale.
Infine, con riferimento alla L. n. 120/2010 ed in particolare alle modifiche dell'art. 23 del Codice della Strada, è stata predisposta una bozza di Decreto che regolamenta l'installazione dei cartelli di valorizzazione e promozione del territorio; tale bozza è stata sottoposta all'attenzione degli Enti Gestori delle strade e degli Enti Locali per eventuali osservazioni e successivamente inviata all'Ufficio di Gabinetto del Sig. Ministro per il concerto con il Ministero degli Affari Regionali. Il decreto è stato firmato in data 23 maggio 2012 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 13 luglio 2012.
In tale ambito si fa presente che si provvede al coordinamento del gruppo di Lavoro inerente la pubblicità sulle strade, con il coinvolgimento dell'Ufficio di Gabinetto del Ministro, delle Associazioni dei pubblicitari, degli Enti Gestori, degli Enti Proprietari, nonché della Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali.

SERVIZI TRASVERSALI AL FUNZIONAMENTO DEL MINISTERO: SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI E COMUNICAZIONE

UFFICIO COMPETENTE: Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione

Le risorse utilizzate dalla Direzione in parola sono collocate nel Programma di cui si sta trattando, e cioè "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale. Nel corso del 2012 sono state svolte le seguenti attività.

SERVIZI CENTRALIZZATI:

Oltre alle normali attività di gestione della posta, help agli utenti, manutenzione rete etc. , si sono realizzati inoltre nell' anno i seguenti progetti:
- Attività al CED Arte:
- rifacimento distribuzione elettrica,

- ri-cablaggio dei server;
- rimessa in funzione impianto antincendio ed UPS;
- adeguamento della sala alla norme di sicurezza 626 e derivati.
- Trasferimento di tutti i servizi all' interno del dominio mit.gov.it che è diventato il "core" dei servizi resi dalla Direzione;
- Miglioramento della rete, con la dismissione di alcuni servizi SPC e l' acquisizione di nuovi, e con la gestione di tutte le problematiche relative alla rete centrale e periferica (504 accessi). In particolare, si è provveduto ad aggiornare la struttura aumentando la banda disponibile dei Provveditorati ed a gestire e razionalizzare la rete CCPP;
- Unificazione dei sistemi di sicurezza perimetrale. È stata realizzata una console unificata per i proxy TMG e per i firewall Fortinet;
- Virtualizzazione dei server. In entrambe le sedi si è virtualizzato circa l' 80 % dei server fisici semplificandone la gestione, diminuendo i costi di manutenzione e riducendo i consumi elettrici e di condizionamento;
- In particolare, è stato virtualizzato il SID che è divenuto pertanto un sistema affidabile ed utilizzabile dall' esterno. Anche il Sigemar (in produzione) è sotto virtualizzazione;
- Installazione della nuova SAN Nomentana;
- Integrazione e semplificazione dei processi di backup, con la installazione del sistema Networker;
- Passaggio delle postazioni di lavoro della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione a Windows 7 ed installazione del sistema Lync di videoconferenza;
- Installazione sistema di software distribution WSUS-SCCM (ci permette di distribuire a tutti i PC dell' Amministrazione software ed aggiornamenti in maniera automatica);
- Realizzazione piattaforma Sharepoint;
- Realizzazione dell' applicativo "cruscotto Ministro" e collaborazione alla realizzazione del sito "Cantieri"
- Realizzazione rete wi-fi terzo piano via Nomentana;
- Installazione della fibra spenta e degli apparati per la integrazione Arte– Nomentana nell' ottica di realizzazione del cloud privato. Ciò ci permetterà di dismettere nel 2013 il servizio SPC di "anello" urbano (costoso) e di realizzare un unico CED virtuale;
- Messa in produzione del sistema di Monitoraggio SCOM (ci permette di monitorare continuamente rete, apparati, server ed applicazioni per poter intervenire on tempestività);
- Mantenimento di adeguati standard di sicurezza nonostante un costante aumento degli attacchi cibernetici;
- Realizzazione di copertura wi-fi a Nomentana;
- Trasferimento dei siti "MIT" e "Cantieri" alla server farm Arte e relativa messa in sicurezza con apparati Fortiweb;
- Graduale e costante ammodernamento della infrastruttura delle LAN.

SUPPORTO APPLICATIVO ALL'UTENTE:

Nell'arco del 2012 sul fronte del supporto applicativo, l'attività è stata orientata a rendere disponibili con continuità i principali servizi trasversali all'utenza dell'intera Amministrazione. La regolarità nella disponibilità ha rispettato i service level agreement previsti, migliorati di circa un 1% rispetto allo scorso anno .

Inoltre, per la parte relativa alla gestione documentale, è stata rimodulata l'architettura delle PEC, eliminando quelle pubbliche e prevedendo la disponibilità di PEC Divisionali . In tal senso è stata avviata una prima fase unitamente alla Direzione Generale del Personale con l'obiettivo di ridurre del 50% il volume di atti cartacei circolanti in Amministrazione. Sono state distribuite anche le utenze per far usufruire della firma digitale remota a tutti i Dirigenti di 1° e 2° fascia .
E' intenzione del Dipartimento estendere progressivamente nel 2013 tale possibilità anche ai Funzionari capi settore, per garantire il controllo completo del flusso di generazione dei documenti digitali .
Si evidenzia, inoltre, che l'attività di tuning continuo sul nuovo sistema informativo per il monitoraggio delle Infrastrutture Strategiche (c.d. grandi opere), ha consentito di individuare un modello operativo di riferimento per il monitoraggio economico/finanziario di tutte le opere infrastrutturali dell'Amministrazione .
E' continuata l'attività di raccordo in ambito internazionale, si è ottenuto il finanziamento sui fondi PON per un proprio progetto di integrazione sulle merci pericolose denominato PICOGE – MP (Piattaforma Integrata per il Controllo e la Gestione delle Merci Pericolose), nell'ambito del quale verrà posta particolare attenzione al tema della definizione del rischio nel trasporto, definendo un modello di riferimento univoco a livello nazionale per la stesura delle mappe di rischio anche con riferimento all'utilizzo del territorio ed alle sue caratteristiche . In tale ottica, è stato implementato nel corso del 2012 un server Google Earth (in modalità 2 e 3D) tramite il quale è possibile georeferenziare informazioni di varia natura .
Un primo esempio di successo è stato quello di rendere disponibile il layer di rappresentazione 2D al SID (Sistema per la gestione del Demanio marittimo), che, in tal modo, può rendere con modalità molto più efficiente le informazioni di pertinenza
Inoltre, la Direzione generale ha prestato supporto ed assistenza per:
- il consolidamento del sistema informativo per la gestione delle risorse umane (SAP HR);
- l'affiancamento per il monitoraggio dei Programmi di Riqualificazione Urbana (P.R.U.);
- il coordinamento delle attività del Comitato Tecnico – Scientifico dell'associazione TTS Italia

DISPONIBILITÀ DEL SITO:

Alle normali attività di gestione si sono aggiunte quelle relative agli adeguamenti necessari alla pubblicazione del sito *cantieri.mit.gov.it,* voluto dal Ministro Passera, e quelli tesi a soddisfare i nuovi disposti di trasparenza dell'azione della P.A.
La fruibilità del portale è stata costantemente superiore al 98%. Analoga situazione per SpiderNet, l'intranet ministeriale. Il portale, nel corso del mese di settembre, è stato anche utilizzato per la pubblicazione di un sondaggio, aperto a tutti i dipendenti del MIT, circa i contenuti del "Manifesto dei valori" predisposto dall'OIV.
E' stato inoltre predisposto uno studio di fattibilità per la trasformazione del portale in una extranet, le cui correlate attività sono attualmente in corso.

SUPPORTO ALLE ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE ED INFORMAZIONE DEL MINISTERO:

Per quanto riguarda l'attività di comunicazione è stata completata la fase di reperimento delle informazioni desiderate e si è avviata una ricognizione atta a valutare quali, tra le indicazioni ricevute, siano idonee per le finalità previste.

In ambito traffico portuale è stata sviluppata e completata la procedura ADES (Arrivals and Departures Enhanced Statistics), ed è stata resa disponibile per la fase prototipale, la quale, attraverso ulteriori implementazioni, consentirà l'acquisizione automatica, da DB già esistenti, delle informazioni disponibili per i vari natanti (Stazza, nome, bandiera, eccetera).

CONTO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI:

Il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), redatto annualmente, racchiude e descrive i dati e le informazioni desunte da oltre novanta tra rilevazioni ed elaborazioni statistiche, una parte delle quali inserite nel Programma Statistico Nazionale (PSN), afferenti l'andamento e le dinamiche del settore dei trasporti e delle infrastrutture, nonché l'evoluzione d'insieme dei diversi aggregati nel contesto economico nazionale. Le indagini statistiche sono riferite al territorio italiano e vedono coinvolti circa 2.500 soggetti pubblici e privati.
Il Programma Statistico Nazionale, secondo quanto indicato dall'art. 13 del Decreto Legislativo, istitutivo del Sistan, n. 322/1989 e successive modifiche e integrazioni, stabilisce le rilevazioni di interesse pubblico affidate al Sistan ed i relativi obiettivi.
La redazione del CNIT 2010-2011 è stata completata in anticipo rispetto ai tempi previsti; il volume, con Cd-Rom allegato, è stato diffuso, per posta e tramite web, a Governo, Ministeri, altre Istituzioni Pubbliche, Enti ed Operatori del settore. Il CNIT 2010-2011 è disponibile, per tutti i cittadini, sul sito web del Ministero, insieme ai file delle edizioni precedenti.
Completata anche la redazione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2011"; il volume è stato, come di consueto, diffuso in occasione del "Salone Internazionale della Nautica" di Genova. Il file 'pdf' del "Diporto Nautico", disponibile sul sito web del Ministero, verrà inserito anche all'interno del Cd-Rom del prossimo CNIT.
Sono stati effettuati, entro le scadenze previste per l'anno 2012, tutti i lavori inseriti nel Programma Statistico Nazionale di competenza di questa Amministrazione ed i principali risultati del PSN sono stati regolarmente diffusi sia attraverso il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia tramite il Diporto Nautico. Sono in corso le operazioni di rilevazione ed elaborazione dei dati nell'ambito del PSN e della redazione dei prossimi CNIT e "Diporto Nautico", che usciranno nel 2013.

ATTIVITA' DELL'UFFICIO DI STATISTICA

Nel corso del 2012 si segnalano:
• il coordinamento delle fasi del Censimento del Ministero nell'ambito del "9° Censimento generale ISTAT dell'Industria e dei Servizi - Rilevazione sulle Istituzioni pubbliche" (indetto e finanziato dall'art. 50 del Decreto Legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito con modificazioni in Legge 30 luglio 2010 n.122, secondo quanto previsto dal Programma Statistico Nazionale 2011-2013) - L'indagine censuaria, non prevista all'inizio dell'anno in quanto avviata dall'ISTAT solo in tarda estate, ha occupato gli ultimi mesi del secondo semestre, interessando sia la Sede Centrale - Unità Istituzionale - che le 200 sedi periferiche - o Unità Locali - dell'Amministrazione; il lavoro di rilevazione è stato svolto in collaborazione con tutte le strutture dell'Amministrazione;
• le periodiche elaborazioni di dati di settore richieste da Ministro e Direzioni Generali;

• l'avvio della ricognizione, presso tutti gli Uffici del Ministero, sull'attività svolta in ambito europeo ed internazionale:
a) all'interno di gruppi di lavoro che trattano dati e/o statistici
b) ai fini della fornitura all'estero di dati ed informazioni di settore;
• il proseguimento del progetto, denominato ADES, di realizzazione di un Sistema di rilevazione, tramite web, del traffico marittimo di navi, merci e passeggeri nei porti italiani, in collaborazione con le Divisioni 2 e 3 della competente Direzione Generale, con altre Strutture del Ministero, con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e con l'ISTAT;
• una presentazione dell'applicativo ADES ai soggetti partecipanti al progetto, al fine della predisposizione delle fasi di sperimentazione dello stesso presso le Capitanerie di Porto;
• il supporto nell'ambito dell'incontro, il 20 novembre all'ISTAT, tra Ufficio Statistico dell'Unione Europea (Eurostat) e Ministero sulle statistiche di finanza pubblica e di base delle pubbliche amministrazioni;
• il coordinamento dell'attività statistica ministeriale per l'aggiornamento e la realizzazione del PSN, anche ai fini della redazione del CNIT e del "Diporto Nautico";
• la partecipazione ai lavori del Nucleo di analisi e valutazione della spesa per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di cui all'Art. 39 della legge 196/2009, in particolare per quanto riguarda lo studio di indicatori di risultato associati ai programmi di spesa;
• le comunicazioni ed i trattamenti di dati personali provenienti da indagini inserite nel Programma Statistico Nazionale, anche di competenza di altri Enti Sistan, destinati a soddisfare le esigenze istituzionali dell'Amministrazione, nel rispetto del D. Lgs 196/03;
• lo svolgimento di ulteriori lavori effettuati su richiesta di altri utenti esterni per la fornitura di informazioni concernenti l'attività istituzionale dell'Ufficio.

Missione 13 Diritto alla mobilità - Programma 2 Logistica ed intermodalità nel trasporto

UFFICIO COMPETENTE: *Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità*

Le competenze riguardano il trasporto nazionale ed internazionale di persone e cose e l'intermodalità.
Prima di esaminare le attività istituzionali svolte, si trattano, di seguito, gli obiettivi affidati dal Ministro per il 2012.

Obiettivo strategico: "Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti"

Obiettivo operativo: *Prosecuzione dei controlli su strada*

CONTROLLI SU STRADA

L'attività di controllo sull'autotrasporto è svolta dal personale del Dipartimento in collaborazione con il servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno, allo scopo di estendere le verifiche anche agli aspetti connessi alla regolarità del rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa. Le pattuglie miste con l'ausilio dei 27 Centri

Mobili di Revisione assegnati alle Direzioni Generali Territoriali eseguono un controllo integrato, ovvero:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificare l'efficienza tecnica del veicolo, con l'utilizzo del Centri di revisione mobile (CMR) e delle altre apparecchiature a disposizione del personale del Dipartimenti per i trasporti (ad esempio pese mobili);
- il controllo sul conducente, volto a verificare la posizione del conducente, con riferimento alla regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

In questo modo la sicurezza stradale viene valutata nell'intero complesso delle regole che disciplinano l'autotrasporto e non soltanto in funzione dell'efficienza tecnica dei veicoli. In ciascun CMR è stato installato tutto il materiale (in versione informatica) necessario per svolgere il "controllo integrato".

Organizzazione dell'attività di controllo

L'attività di controllo è pianificata a livello centrale dall'apposito Ufficio della competente Direzione, in stretta collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno, e prevede 15 operazioni concertate trimestrali, articolate in otto giornate ogni mese, che vengono poi programmate e organizzate con le DGT. Nel corso dell'anno 2012 sono state programmate e realizzate tutte le 60 operazioni previste. Viene coordinata anche l'attività di controllo svolta a livello periferico dalle DGT in collaborazione con i Compartimenti di Polizia Stradale.

I risultati di tutta l'attività di controllo svolta nel 2012 si possono così riassumere:

servizi effettuati	2.148
veicoli controllati nei servizi congiunti	33.057
Infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	29.718

Monitoraggio e statistica nel settore del trasporto su strada.

L'attività di controllo, a qualsiasi titolo svolta, è stata costantemente monitorata e mensilmente analizzata con elaborazioni statistiche dell'andamento dei controlli e delle infrazioni, che fanno parte di una relazione trimestrale. In tal modo è possibile conoscere l'andamento dei controlli suddivisi per veicoli nazionali, comunitari ed extracomunitari e l'andamento delle infrazioni.

Attuazione di misure legislative in ambito nazionale e internazionale.

Nell'ambito delle competenze assegnate alla Direzione dal D.lgs 144/2008, in attuazione della normativa sociale comunitaria nel settore dei trasporti stradali, si è provveduto a determinare il numero dei controlli minimi da effettuare per il 2012 e a darne comunicazione ai Ministeri dell'Interno e del Lavoro, competenti ai controlli su strada e presso le imprese, richiamandone l'attenzione sulla necessità di assicurare un adeguato numero di controlli, per conseguire l'obiettivo del 3% delle giornate

lavorative. A tal fine si è partecipato al secondo incontro tenutosi presso l'Ufficio per il coordinamento e la pianificazione delle Forze di Polizia del Ministero dell'interno con i rappresentanti di tutte le forze di polizia, al fine di individuare le iniziative più opportune per incrementare i controlli sui tempi di guida e di riposo e per poter implementare gli obiettivi definiti dalla normativa europea.
Sono state predisposte anche le elaborazioni statistiche e le relazioni per lo scambio di informazioni con gli altri Paesi membri dell'UE e della CEMT. E' stato completato l'iter del D.L. 366 del 24.10.2011 sull'indice di rischio, curandone la pubblicazione e fornendo elementi di risposta all'Unione Europea per la procedura di infrazione 2009/2320, completamente archiviata, contribuendo altresì all'attuazione del Decreto medesimo

Attività di formazione

In attuazione del protocollo d'intesa con il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, sono proseguiti i seminari per la formazione di base, l'aggiornamento professionale e la formazione specialistica sul cronotachigrafo del personale del Dipartimento e delle Forze dell'Ordine, e' stato aggiornato il manuale predisposto a tal fine.

Obiettivo strategico: "Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti"

Obiettivo operativo: *Attività di controllo dei servizi di linea interregionali di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi del decreto legislativo n. 285/2005*

Tra le competenze del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e dei sistemi informativi e statistici rientra la materia dei servizi automobilistici di competenza statale, che è stata oggetto di riforma normativa, in base al D. Lgs. 21 novembre 2005, n. 285. Tale decreto ha previsto la sostituzione del sistema di assegnazione dei servizi fondato sulla concessione, previsto dalla precedente disciplina risalente alla L. n. 1822/1939, con il sistema basato sull'autorizzazione, che consente alle imprese del settore di operare in un regime di libera concorrenza.
Uno dei compiti fondamentali assegnati dalla nuova disciplina è quello di garantire che la concorrenza tra le imprese autorizzate ad esercitare i servizi di linea avvenga in modo leale, nel rispetto delle disposizioni che regolamentano l'attività in parola. In tale ambito rientrano l'attività di controllo prevista dall'art. 6 del citato decreto legislativo e la connessa attività sanzionatoria, prevista dagli artt. 7 e 8 del medesimo decreto.
Scopo dei controlli è accertare la regolarità dei servizi di linea autorizzati, in conformità alle prescrizioni contenute nei relativi titoli autorizzativi. Ulteriore obiettivo è accertare la presenza o meno di servizi di linea abusivi, ovvero svolti da soggetti privi di titolo autorizzativo.
I controlli su strada sono controlli di tipo sia comportamentale (verifica delle modalità di esercizio di un servizio di linea da parte dell'impresa) che documentale (presenza dell'autorizzazione, verifica della autenticità della stessa e della sua titolarità e validità). Quando l'attività di controllo viene svolta presso la sede dell'impresa, si accerta la sussistenza, in capo all'impresa, dei requisiti e delle condizioni previsti dal D. Lgs. n. 28572005. I controlli presso le sedi di imprese esercenti sono di tipo documentale, atti a verificare la rispondenza tra quanto dichiarato dalle imprese

all'atto delle richieste, connesse ai servizi di linea interregionale di competenza statale, prodotte a questa Amministrazione.
Per quanto riguarda l'attività svolta nel corso del 2012 si è proceduto a dare continuità all'attività di controllo sui servizi di linea interregionali di competenza statale. L'attività è volta a verificare il regolare esercizio dei servizi di linea e il possesso dei requisiti delle imprese esercenti i servizi medesimi intrapresa a partire dalla fine dell'anno 2010. Si è provveduto all'organizzazione e al coordinamento dell'attività con le Direzioni Generali Territoriali, anche mediante l'emanazione di un documento che integra e modifica le linee guida emanate nel 2011 per la programmazione dell'attività di controllo. Sono proseguite le attività per l'implementazione del sistema di gestione informatizzato dell'apparato sanzionatorio istituito dal D. lgs. n. 285/2005. Sono stati attivati 12 controlli straordinari su strada, a seguito di esposti che segnalavano alcune irregolarità.
Nel corso del 2012 sono stati elevati 93 verbali di accertamento e contestazione di infrazione alle norme contenute nel Decreto Legislativo n. 285/05, come riportato nella tabella sottostante.

Attività relative al controllo.
Anno 2012 – numero di verbali elevati (totale MIT)

	I° TRIMESTRE	II° TRIMESTRE	III° TRIMESTRE	IV° TRIMESTRE
Numero verbali elevati	**4**	**45**	**9**	**35**

AMBITO NAZIONALE

Nell'ambito del supporto alla produzione e all'interpretazione della normativa:
E' stato impostato lo schema di decreto legislativo ai fini dell'attivazione del processo di approvazione, relativo all'attuazione delle disposizioni contenute nel Regolamento n.181/2011 in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.
Si è partecipato al tavolo tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Conferenza Unificata per individuare una soluzione congiunta tra Ministero e Regioni in merito ad alcune criticità emerse nell'applicazione del Regolamento 1071/2009;
Si è partecipato al tavolo tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Conferenza Unificata esaminare lo stato di attuazione della l. 218/2003 e, ove possibile, definire d'intesa alcune modifiche da apportare alla stessa legge.
E' stato predisposto lo schema di DPR attuativo dell'art. 1 del decreto-legge n. 1/2012, in materia di semplificazione dei procedimenti di autorizzazione per i servizi di cui al D. Lgs. n. 285/2005;
Sono state fornite risposte a 64 quesiti riguardanti l'interpretazione e/o l'applicazione della vigente normativa in materia di trasporto di persone su strada;
Nell'ambito dei servizi di linea interregionali:

- sono stati emanati 140 provvedimenti di autorizzazione volti ad istituire nuovi servizi o a modificare le autorizzazioni esistenti;
- sono state iscritte 21 imprese all'elenco nazionale delle imprese esercenti;

Nell'ambito dei corsi di formazione accesso alla professione:
si è provveduto ad autorizzare lo svolgimento di 16 corsi di formazione e ad autorizzare 11 Enti che svolgono tali corsi di formazione;
Nell'ambito del contenzioso amministrativo e giurisdizionale:
- sono state predisposte 10 memorie difensive per l'Avvocatura Generale dello Stato su altrettanti ricorsi giurisdizionali; in aggiunta a quanto indicato al punto precedente, nell'ambito di un solo contenzioso relativo al pagamento di compensazioni di obblighi di servizio pubblico (cui si è affiancata, in sede comunitaria, la relativa procedura di notifica e la successiva procedura di indagine formale);
- sono state elaborate 13 memorie (destinate, a seconda dei casi, ad Avvocatura dello Stato, Consiglio di Stato, Commissione europea).

AMBITO INTERNAZIONALE

È proseguita l'attività necessaria per la compiuta applicazione del Regolamento (CE) 1073/2009, che innova in materia di trasporto internazionale di persone con autobus, attraverso l'emanazione di due nuove circolari in materia di rilascio della licenza comunitaria. Si è partecipato agli incontri di due Commissioni miste, rispettivamente con la Serbia e con il Marocco.
Servizi di linea in ambito comunitario:sono stati emanati 53 provvedimenti di autorizzazione volti ad istituire nuovi servizi o a modificare le autorizzazioni esistenti; sono stati forniti 141 pareri alle competenti Autorità degli Stati membri dell'U.E. nell'ambito dei procedimenti di rilascio delle autorizzazioni da parte degli stessi.
Servizi di linea in ambito extra comunitario: Sono stati emanati 29 provvedimenti di autorizzazione volti ad istituire nuovi servizi o a modificare le autorizzazioni esistenti; Sono state rilasciate n. 19 autorizzazioni per il transito a porte chiuse di servizi di linea non comunitari.
Licenza comunitaria ed autorizzazioni per servizi occasionali con Paesi non U.E.: Sono stati emanati 533 provvedimenti inerenti le licenze comunitarie, effettuato lo scambio di 10 contingenti autorizzativi per servizi occasionali; rilasciati 46 fogli di viaggio per effettuare servizi occasionali in Marocco; n. 3 autorizzazioni per servizi a navetta; n.90 autorizzazioni per lo svolgimento di servizi occasionali con Paesi non aderenti all'accordo Interbus e all'UE nonché n. 3 attestazioni per l'utilizzo nei Paesi comunitari di autobus immatricolati in uso proprio.

AUTOTRASPORTO NAZIONALE DI MERCI

Nel corso dell'anno 2012 è proseguita l'attività di elaborazione di normative esplicative, di atti normativi e amministrativi, e l'attività interpretativa finalizzata a garantire omogeneità e uniformità sul territorio nazionale dell'applicazione della normativa relativa allo svolgimento dell'attività di autotrasportatore.
Particolare rilevanza ha rivestito l'impegno profuso nell'ambito dell'attuazione della disciplina contenuta nel Regolamento 1071/2009, relativo all'accesso alla professione di trasportatore su strada per conto di terzi. Relativamente alla nuova disciplina infatti, sono stati stato predisposti i seguenti atti: 1) decreto del Capo Dipartimento 25/01/2012 sul requisito di "stabilimento";2) decreto del Capo Dipartimento

20/04/2012, in attuazione della previsione del DL 5/2012 convertito dalla L 35/2012, inerente all'ottenimento dell'attestato di idoneità professionale in dispensa dall'esame; 3) nota circolare prot. 11551 dell'11/05/2012 inerente alla dimostrazione del requisito di idoneità finanziaria; 4) nota circolare prot. n. 13693 del 07/06/2012 relativa alle procedure di cancellazione delle imprese non adeguate alla normativa; 5) decreto del Direttore Generale n. 207 del 30/07/2012 e circolare n. 8 del 31/07/2012, relativi alla regolamentazione del corso per l'acquisizione dell'idoneità professionale per l'esercizio con autoveicoli di massa complessiva superiore a 1,5 t. e fino a 3,5 t; 6) nota circolare prot. n. 19791 del 31/08/2012 relativa all'applicazione del termine del 04/06/2012 riguardante l'adeguamento delle imprese ai requisiti previsti dalla disciplina dell'Unione europea; 7) nota circolare prot. n. 23326 del 26/11/2012 relativa alle modalità di dimostrazione del requisito di idoneità finanziaria; 8) nota prot. n. 26964 del 30/11/2012 relativa all'applicazione del termine del 04/12/2012 riguardante l'adeguamento al requisito di stabilimento per alcune tipologie di imprese.

Per quanto riguarda l'attività inerente l'accesso alla professione ed al mercato sono pervenuti n. 191 quesiti scritti riguardanti le regole per lo svolgimento dell'attività di autotrasporto sul territorio; n. 136 quesiti specifici relativi all'accesso al mercato.

Con riferimento all'accesso alla professione, particolare importanza ha rivestito l'attività istruttoria relativa al rilascio di autorizzazioni agli enti di formazione ed alla documentazione prodotta dagli stessi, in ragione della competenza, incardinata in capo alla Direzione Generale, sulla supervisione e sul controllo della regolarità dello svolgimento delle procedure sottese al rilascio del certificato di idoneità professionale. In attuazione di dette competenze, si è svolta l'istruttoria per il rilascio di n. 238 autorizzazioni a enti di formazione (esame della documentazione prodotta dagli enti stessi, successivo esame dei registri per la predisposizione di n. 122 elenchi da inviare alle Commissioni esaminatrici), nonché risoluzione di n. 39 problematiche relative ai corsi stessi. Si è provveduto, inoltre, a fornire chiarimenti e pareri, pervenuti telefonicamente o attraverso ricevimento di utenti e operatori del settore, ai quali è stato risposto per le vie informali.

L'attività nell'ambito dell'accesso al mercato ha riguardato anche l'esame delle istanze relative alle procedure di cessione di aziende e di parchi veicolari, in virtù dell'evoluzione normativa che ha consentito l'esercizio dell'attività di trasporto a determinate condizioni. In tale ambito, al fine di attuare il più possibile una omogeneità di trattamento sull'intero territorio nazionale, si sono tenuti costanti rapporti con gli Enti locali, predisposti atti di indirizzo e collaborazione anche con il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, che detiene a livello nazionale la tenuta degli Albi, nonché sono stati adottate specifiche direttive rivolte agli Uffici Provinciali della Motorizzazione al fine di effettuare gli opportuni controlli sul mercato. Sono stati rilasciati, inoltre, n. 46 "nulla osta" specifici relativi a procedure di cessione di azienda a seguito di procedure fallimentari.

Relativamente ai rapporti con gli altri Organismi del settore, l'attività di supporto alla Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica è terminata a luglio 2012 a seguito della soppressione di detto organismo operata dal D.L. 95/2012 per le quali le competenze della Consulta sono state assorbite da questa Direzione; per il periodo di vigenza della Consulta l'attività svolta ha comunque riguardato questioni attinenti al trasporto nazionale di cose su strada, nonché le competenze di tale Organismo sulle politiche di intervento e sulle strategie di governo nel settore dell'autotrasporto e della logistica.

Nel corso del 2012, inoltre, è stato predisposto il D.M. recante la direttiva per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali pagati dalle imprese ammesse al

beneficio in esito alla procedura espletata dal Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori, con particolare attenzione ai profili collegati alle contingenti esigenze di rispetto dei principi di contabilità pubblica.
In relazione i rapporti con tali Organismi, sono stati predisposti n. 7 decreti di variazione della composizione del Comitato Centrale e n. 5 decreti di variazione della composizione della Consulta con conseguente invio di note di notifica.
Per quanto concerne l'attività di istruttoria sulle violazioni relative alla regolarità dell'esercizio dell'attività di autotrasporto ai sensi dell' art. 83-bis della legge 6 agosto 2008, n. 133 la modifica normativa intervenuta nel 2012 ha comportato delle variazioni nelle competenze della Direzione, al quale ha pertanto trasmesso tutte le pratiche relative alla suddetta attività alle nuove Autorità competenti.
Per quanto concerne i rapporti con le Associazioni di categoria del settore dell'autotrasporto e con l'Albo degli autotrasportatori è proseguita l'attività interlocutoria su diversi aspetti applicativi della nuova disciplina dell'accesso alla professione recepita dal più volte citato Regolamento (CE) 1071/2009.
La collaborazione con gli operatori del settore ha avuto come oggetto anche il supporto all'autorità politica, sia nell'ambito della predisposizione delle risposte a numerose interrogazioni parlamentari, sia relativamente alla risoluzione delle vertenze poste dagli autotrasportatori. Detto supporto ha riguardato, in maniera specifica, le problematiche inerenti alle richieste di intervento, sia normativo che di natura economica e dispositiva, proprio in ragione della centralità rivestita dal mondo dell'autotrasporto, in quanto elemento trainante dell'intera economia del Paese.
L'attività di supporto alle imprese del settore, inoltre, ha riguardato il lavoro della Commissione di valutazione per la formazione professionale, istituita in seno a questa Direzione Generale ai sensi del D.P.R. n. 83 del 29.5.2009, la quale ha espletato, ai sensi del D.M. n. 138 del 3 maggio 2012, l'iter valutativo relativo a n. 670 istanze per gli "incentivi formazione". In special modo, si sono tenute n. 11 riunioni, con redazione dei relativi verbali, nelle quali si è anche provveduto a dare soluzione a specifiche problematiche derivanti dall'applicazione della normativa inerente alle suddette misure.
Per quanto attiene all'attività relativa al contenzioso, si è provveduto a trasmettere n. 69 relazioni per il rilascio del parere da parte del Consiglio di Stato, n. 76 richieste interlocutorie e n. 2 memorie al TAR, n. 5 decreti decisori di ricorsi straordinari e n. 1 decreto decisorio di ricorso gerarchico, nonché a istruire n. 7 ricorsi gerarchici nel rispetto delle scadenze di natura procedurale, specie per quanto concerne le istanze cautelari contenute nei ricorsi.
Nel corso del 2012 è stata anche predisposta la circolare prot. 2/2012 relativa alla disciplina del trasporto di veicoli oggetto di soccorso stradale.
Sono state rilasciate n. 14 autorizzazioni speciali per l'utilizzo in prova dei veicoli industriali.
Infine, si è provveduto al rilascio di n. 14 conferme di autenticità di 14 attestati di capacità professionale, anche in relazione alla conformità alla Direttiva 96/26/CE

AUTOTRASPORTO SU STRADA DI MERCI IN AMBITO COMUNITARIO

Nel corso del 2012 sono state rilasciate n. 3732 licenze comunitarie per autotrasporto di merci, ne sono state revocate n. 12 e sono stati emanati n. 102 provvedimenti di diniego per mancanza di requisiti necessari.

Problematiche connesse all'attraversamento delle Alpi.

Nell'ambito delle attività dei Seguiti della Dichiarazione di Zurigo dei Ministri dei trasporti dell'Arco alpino, è stato assicurato il necessario contributo e la partecipazione alla riunione dello Steering Comittee (Zurigo 7 febbraio), finalizzata ad approvare gli studi, commissionati dallo stesso organismo, sugli aspetti economici (EFFINALP) e giuridici (LEGALP) conseguenti all'eventuale introduzione di sistemi di gestione del traffico pesante nell'arco alpino e quella del 27.9.2012 (Bonn), la prima presieduta dalla Germania nel corso della quale è stato istituito formalmente un nuovo Gruppo di lavoro denominato "Indicatori ambientali e impatto sulle Alpi dei sistemi di gestione del traffico e di altre misure".
E' stata assicurata la partecipazione ed il contributo alla preparazione e svolgimento della Conferenza biennale dei Ministri dei trasporti dell'arco alpino tenutasi a Lipsia (2.5.2012), le cui conclusioni hanno approvato i lavori svolti e conferito i mandati per i lavori del successivo biennio di presidenza tedesca. E' stato posto in essere il coordinamento dei rappresentanti italiani dei vari Gruppi di lavoro, compresa la riunione di acquisizione dell'avviso preliminare sullo schema di Decisioni dei Ministri. E stata assicurata la partecipazione alla riunione del Gruppo di lavoro "ad hoc" per la redazione finale delle Conclusioni ministeriali (Zurigo, 4.4.2012) e alla riunione del Gruppo di lavoro mobilità nella regione alpina/Raccolta dati statistici (Roma 14.5.2012).
Nel mese di dicembre è stata assicurata la partecipazione alla riunione dell'Advisory Board relativo a "Sistemi di gestione del traffico pesante nell'area alpina" . Nel corso di tale riunione, in attuazione del mandato dei Ministri, sono stati precisati i due ulteriori obiettivi per il biennio 2012 – 2014 (1) analisi del trasporto comunitario in una prospettiva multimodale e 2) sviluppo del sistema TOLL+ in linea con la nuova direttiva "Eurovignette".
E' stata esaminata in maniera approfondita la questione relativa al Piano di protezione ambientale della Valle dell'Arve (Francia), recante anche previsioni di divieti di circolazione per veicoli pesanti e misure tariffarie. A questo proposito è stata acquisita la consultazione della categoria in apposito incontro, quindi è stata assicurata la partecipazione ed il necessario contributo alle riunioni (in totale 8 riunioni, di cui 4 del GL, 2 in Francia, 1 ad Aosta e 1 in video – conferenza, e 2 preparatorie) del Gruppo di Lavoro italo-francese , costituitosi a questo scopo, creato nell'ambito della Commissione intergovernativa di controllo del traforo del Monte Bianco.
E' stata assicurata la partecipazione ed il contributo alle riunioni e pre - riunioni della Commissione intergovernativa di controllo del traforo del Monte Bianco (in totale 6 riunioni, di cui 3 di CIG, una a Parigi, 1 a Roma e una in VC). E' stato assicurato l'apporto e la partecipazione alla CIG Alpi del Sud per la problematica della regolamentazione del traffico nel valico del Monginevro. E' stato assicurato il collegamento con il sottogruppo di lavoro italo – svizzero e la partecipazione al Comitato direttivo Italia – Svizzera per il Gruppo di lavoro Politica dei trasporti e infrastrutture.
Sono state esaminate le problematiche riguardanti il trasporto stradale derivanti, sul versante italo-austriaco, dall'inizio dei lavori di manutenzione della linea ferroviaria Innsbruck-Brennero (su cui si sono stati organizzati 2 incontri bilaterali italo – austriaci a Lipsia e Roma per chiedere interventi di calmieramento e l'argomento è stato portato anche ad un incontro bilaterale italo - tedesco) e, sul versante italo-svizzero, dall'interruzione, causa evento franoso, della linea ferroviaria del Gottardo.

Sono stati forniti numerosi contributi critici sul Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, poi ratificato dal Parlamento, ma con apposita dichiarazione interpretativa accompagnatoria, sulla predisposizione del cui testo si è lavorato.
E' stata fornita risposta ad una interrogazione parlamentare riguardante le problematiche relative al traffico pesante nel Colle della Maddalena.

Attuazione del pacchetto autotrasporto (Reg. CE n° 1071 e 1072/2009)

E' stato messo a punto un decreto, emanato il 10.1.2012 a firma del Capo Dipartimento, che definisce la struttura ed i compiti del Registro Elettronico Nazionale (REN) delle imprese di autotrasporto. Sono state approfondite, sia a livello interno che durante periodiche riunioni con le strutture tecniche ed amministrative del CED, le tematiche relative al REN, ai fini della sua funzionalità. E' stata emanata, in data 25 luglio, la circolare n. 7/2012, concernente alcuni aspetti operativi del REN.
E' stata messa a punto, in collaborazione con altre divisioni, una bozza di decreto legislativo di attuazione dei regolamenti 1071/2009, 1072/2009 e 1073/2009, per gli aspetti di natura sanzionatoria. Detta bozza è stata anche sottoposta alla valutazione informale dell'Ufficio legislativo del Ministero della Giustizia, anche con varie riunioni "ad hoc".
Sono state emanate due circolari, n. 3/2012 del 28 maggio e n. 9/2012 del 28 novembre, che aggiornano e modificano alcuni aspetti relativi alla dimostrazione dei requisiti necessari per l'ottenimento della licenza comunitaria, alla luce dell'evoluzione della disciplina sull'accesso alla professione di autotrasportatore.
E' stata inviata alle Autorità competenti ad autorizzare l'esercizio della professione una nota, del 12 novembre, per ribadire l'obbligo di cancellazione dall'Albo degli autotrasportatori delle imprese inadempienti sulla dimostrazione dei requisiti per l'accesso alla citata professione.
Sono stati esaminati e risolti, anche in via informale, numerosi quesiti legati al nuovo assetto complessivo dell'autotrasporto di merci a seguito dell'applicazione dei già citati regolamenti e della disciplina nazionale di attuazione. E' stata emanata, il 16 gennaio, la circolare n. 1/2012 sulla modulistica stampata sotto l'abrogato regolamento n. 881/92, concernente le possibilità e modalità di utilizzo della stessa.
In vista dell'operatività dell'ERRU, è stata assicurata la partecipazione ed il necessario contributo alle riunioni dell'apposito Gruppo di lavoro istituito a livello UE.
E' stata inviata, in data 1° marzo, alla Commissione la periodica comunicazione relativa al numero di licenze comunitarie e di copie certificate conformi in corso di validità al 31 dicembre dell'anno precedente.
E' stata fornita risposta ad una interrogazione in materia di cabotaggio stradale di merci.
Sono state prodotte tre denunce per fatto costituente possibile reato su sospetta falsificazione di licenza comunitaria.

Applicazione del Regolamento CE n° 561/2006 in materia di normativa sociale nel settore dell'autotrasporto

E' stata esaminato, in maniera approfondita, un quesito relativo alla deroga, prevista dalla normativa nazionale, dall'applicazione del regolamento 561/2006 per veicoli che effettuano la manutenzione delle strade. A seguito di un confronto con i competenti Uffici del Ministero dell'Interno – Servizio di Polizia Stradale, è stata

emanata, in data 10 luglio, una circolare congiunta volta a chiarire i modi con cui le imprese interessate possono usufruire della suddetta deroga e la documentazione che deve essere esibita agli organi di controllo.
Numerose e frequenti sono state le attività di approfondimento e di interpretazione delle modalità di applicazione del regolamento in questione, richieste in massima parte dalle imprese di trasporto interessate.
E' stato assicurato il contributo e la partecipazione ad una riunione a Roma il 27.3.2012 con la Regione Sicilia sulla dubbia possibilità di ricorrere ad applicazioni particolari delle disposizioni del regolamento 561/2006. E' stato seguito costantemente l'iter della proposta di modifica dei regolamenti 561/06 e n. 3821/85 sul tachigrafo con il fine migliorarne le prestazioni, incrementare l' efficienza del settore dell'autotrasporto e di evitare le frodi al sistema, puntando ad una formulazione del testo che contemperi esigenza di sicurezza e costo sostenibile.

AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI (AMBITO EXTRA UE).

Rapporti con organismi sopranazionali e con i Ministeri dei trasporti dei Paesi extra U.E. per le problematiche inerenti il trasporto su strada ed il trasporto combinato di merci internazionale.

Nel corso del 2012 varie e delicate problematiche hanno richiesto continui rapporti con le Ambasciate e con i Ministeri dei Trasporti dei Paesi Extra U.E.. In particolare con i seguenti Stati: Principato di Andorra, Kosovo, Montenegro, Siria e Giordania, Uzbekistan, Bosnia, Macedonia, Moldavia, Principato di Monaco,Federazione Russa, Kazackistan, Israele, Marocco, Serbia, Turchia e Ucraina.

Attività di supporto alle funzioni del Ministro nell'ambito del CEMT.

Al riguardo si sono tenuti le seguenti riunioni: riunione "Task Force 2012" nell'ambito dell'International Transport Forum (ITF) in data 7 febbraio 2012; riunioni dei Sotto-Gruppi in ambito ITF/CEMT in data 8-9 febbraio 2012, 18-19 giugno 2012, 13 e 14 settembre 2012 ed infine 26 e 27 novembre 2012; riunioni del TMB del 9 e 10 marzo 2012; riunione del Gruppo Trasporto Stradale del 15-16 marzo 2012 e del 11 e 12 ottobre 2012;ed infine, Forum internazionale di Lipsia in data 2-4 maggio 2012.

Negoziazione e stesura di accordi bilaterali in materia di autotrasporto di persone e merci: Commissioni miste previste da accordi bilaterali: organizzazione, partecipazione e successivi adempimenti.

Si ricorda che gli Accordi bilaterali in materia di autotrasporto di persone e cose regolano i trasporti di merci e di passeggeri fra i due Paesi firmatari. Allo stato attuale, sono in vigore accordi bilaterali con i seguenti Paesi extra U.E.:Albania, Algeria, Armenia, Bielorussia, Bosnia Erzegovina, Georgia, Kazakhstan, Iran, Israele, Marocco, Macedonia, Russia, San Marino, Tunisia, Turchia, Ucraina, Uzbekistan. Sono stati parafati gli Accordi con la Croazia, la Serbia - Montenegro, la Tunisia e il Principato di Monaco. In ossequio agli accordi vigenti, le autorizzazioni italiane, destinate ai vettori stranieri, sono consegnate a ciascun Paese, nella quantità e nella tipologia concordata negli incontri bilaterali. Si evidenzia che nel settore degli accordi bilaterali sono presenti una serie di problematiche e difficoltà di gestione nei rapporti

con i vari Stati, che derivano dalla diversa situazione politica ed economica esistente negli stessi.

Scambio autorizzazioni internazionali con Paesi non appartenenti all'U.E.

Nei tempi e nei modi concordati con le Autorità dei Paesi esteri, sono stati effettuati tutti gli scambi relativi ai contingenti fissati nelle riunioni tecniche e nelle Commissioni Miste comprese le autorizzazioni extra-quota singolarmente concesse. Sono stati effettuati scambi di autorizzazioni con le Ambasciate dei seguenti Paesi: Albania, Algeria, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Georgia, Iran, Israele, Kazakhstan, Kyrkgistan, Moldavia, Macedonia, Marocco, Montenegro, Principato di Monaco, Russia, Serbia, Svizzera, Tunisia, Turchia, Ucraina e Uzbekistan. Sono state immediatamente fornite agli Organi di Controllo su strada le necessarie istruzioni circa la tipologia delle autorizzazioni bilaterali scambiate, le specifiche antifalsificazione delle stesse , nonché copia dei fac-simile dei permessi bilaterali. L'ordinativo delle autorizzazioni per i contingenti 2013 da scambiare con i Paesi con i quali sono in vigore Accordi e intese internazionali, è stato già effettuato dall'Ufficio al Poligrafico nel mese di giugno u.s. con accordo per la consegna entro il mese di settembre/ottobre 2012. Di conseguenza, per l'anno 2013, sono già state poste in essere con il Poligrafico e Zecca dello Stato, alcune modifiche importanti come le trasformazioni grafiche, le diciture integrative, i "campi" di compilazione guidata, in modo da rendere meno facili gli abusi durante il percorso di veicoli in territorio italiano e agevolare le importanti attività di controllo.

Rilascio autorizzazioni bilaterali internazionali al trasporto di merci

Le autorizzazioni internazionali al trasporto di merci vengono rilasciate in base al decreto ministeriale 2 agosto 2005, n. 198 e seguendo le disposizioni del D.M. 12 luglio 2006 e in base al D.D. del 28 luglio 2009 pubblicato sulla G.U., Serie Generale n.193 del 21 agosto 2009. Questi ultimi fissano in dettaglio i criteri per il rilascio delle autorizzazioni sia precarie che in assegnazione fissa, i requisiti che debbono possedere le imprese di autotrasporto ai fini del rilascio delle autorizzazioni bilaterali, nonché le scadenze entro le quali debbono essere presentate le relative domande. Nel corso dell'anno 2012 sono state rilasciate, ai trasportatori italiani che ne hanno fatto richiesta, globalmente 38.616 autorizzazioni.
Sono state istruite, inoltre, anche domande che non hanno portato al rilascio di autorizzazioni per mancanza dei requisiti necessari previsti dalle norme in vigore. Per tutte le richieste, come di consueto, l'Ufficio ha provveduto a effettuare i necessari controlli e verifiche sia con l'utilizzo del Sistema Informativo della Motorizzazione che con specifica corrispondenza con le Amministrazioni e con Enti interessati.

Rilascio autorizzazioni CEMT

Sulla base del decreto del Dirigente Generale del 12 luglio 2006 e D.D. del 28 luglio 2009 pubblicato sulla G.U., Serie Generale n.193 del 21 agosto 2009, e su domanda del vettore avente diritto, sono state rinnovate, per l'anno 2012, n. 195 autorizzazioni CEMT su un totale di n. 268. Le rimanenti 73 autorizzazioni sono state distribuite a seguito di domanda del vettore e successiva graduatoria secondo i criteri stabiliti nei citati decreti Dirigenziali. Nel corso dell'anno 2012 sono state rilasciate ulteriori autorizzazioni CEMT per traslochi. Sulla base della citata normativa e su domanda

del vettore avente diritto, sono state rinnovate, per l'anno 2013, n. 144 autorizzazioni CEMT su un totale di n. 268, le rimanenti 124 autorizzazioni verranno assegnate con successiva graduatoria secondo i criteri stabiliti nei citati decreti Dirigenziali.

Pagamento spedizione autorizzazioni bilaterali e autorizzazioni CEMT da parte del MAE

A seguito delle intese e degli Accordi bilaterali nel settore internazionale di merci e passeggeri vigenti con vari Paesi non appartenenti all'Unione Europea, l'Italia scambia annualmente con i predetti Stati (Abania, Armenia, Bielorussia, Croazia, Georgia, iran, Israele, Kazakhstan, Kyrkystan, Moldavia, Macedonia, Marocco, Montenegro, Federazione russa, Serbia, Svizzera, Turchia, Tunisia, Uzbekistan, Ucraina, etc..), i contingenti delle autorizzazioni fissati nelle riunioni tecniche e nelle Commissioni Miste comprese le autorizzazioni extra-quota accordate di volta in volta. Le spedizioni delle autorizzazioni sono state sempre a carico del Ministero Affari Esteri per precedenti intese. Nel mese di dicembre 2011 il Ministero Affari Esteri ha bloccato la spedizione con corriere diplomatico dei moduli autorizzativi per l'autotrasporto internazionale di merci, dalle Ambasciate della Turchia, della Federazione Russa e della Rappresentanza OCSE di Parigi al MAE di Roma, per l'indisponibilità dei fondi sul proprio capitolo di spesa. Detti costi, a parere del MAE, dovevano essere sostenuti da questa Amministrazione. La mancanza dei titoli autorizzativi (sia delle autorizzazioni bilaterali che delle autorizzazioni multilaterali CEMT) per le imprese italiane di autotrasporto, proprio nel mese di dicembre quando avvengono i rinnovi e i rilasci dei permessi per l'anno 2012, ha creato a questa Amministrazione un grave disservizio e conseguenti ritardi nella consegna delle autorizzazioni alle imprese di autotrasporto. Si è dovuto effettuare un impegno di spesa che ha richiesto la sottoscrizione di una intesa fra le due Amministrazioni, in base alla quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si farà carico delle relative spese di spedizione. Nell'anno 2012 l'invio di tali permessi è avvenuto tramite il corriere diplomatico del MAE utilizzando uno specifico codice cliente. Nell'anno 2012 il MAE ha provveduto ad inviare anche le fatture di pagamento che questa Direzione Generale ha immediatamente trasmesso alla divisione competente del Personale per il relativo pagamento, avvenuto entro la fine dello scorso anno.

Questione Trieste

Periodicamente si ripresenta la questione del Porto di Trieste e la mancanza di permessi per i vettori Turchi a cui si aggiunge la richiesta da parte dell'Autorità Portuale di Venezia e di altre Autorità Portuali di poter usufruire del medesimo regime di cui oggi beneficia il porto di Trieste.
Con una serie di note ed appunti è stata rappresentata la situazione alle Autorità politiche allo scopo di consentire alle stesse di poter prendere una decisione definitiva al riguardo, anche in considerazione dei rapporti con la Comunità Europea ed in relazione alle operazioni legate allo stazionamento delle motrici turche su detto porto.

Adeguamento delle imprese all'accesso alla professione

A seguito dell'applicazione del decreto 25 novembre 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblicato su G.U. 28 novembre 2011, n.277 e del Decreto Legge n.5 del 9 febbraio 2012 convertito nella Legge n. 35 del 4 aprile 2012

e delle successive disposizioni applicative, nonché alle circolari della DG relative ai termini di scadenza per l'adeguamento delle imprese ai requisiti previsti in materia di accesso alla professione, è stato necessario emettere due circolari per i chiarimenti all'utenza, richiamando l'attenzione sull'applicazione dell'art. 1 del D.D. 12 luglio 2006, e successive modifiche ed integrazioni, che indica i soggetti che possono ottenere le autorizzazioni internazionali bilaterali e multilaterali per effettuare i trasporti di merci su strada con i Paesi non appartenenti all'U.E.. Pertanto tutte le imprese che intendono effettuare i trasporti internazionali con paesi extra-UE debbono possedere i requisiti richiesti dalla vigente normativa in materia di accesso alla professione per l'esercizio del trasporto internazionale di merci ed attenersi alle scadenze previste nelle norme sopra richiamate.

Nuova procedura informatica per il rilascio dei permessi

A partire dal 1. gennaio 2012 è stata attivata la nuova procedura informatica mediante la quale vengono rilasciate le autorizzazioni internazionali di merci alle imprese aventi diritto.
La procedura consente l'archiviazione delle domande presentate dalle imprese di autotrasporto e la gestione dei permessi in maniera informatica. Novità rilevante della procedura è anche quella relativa alla stampa di un codice a barre sull'autorizzazione rilasciata all'impresa e il conseguente controllo immediato della presenza della stessa sull'archivio informatico del CED dell'amministrazione. Ulteriore semplificazione ottenuta mediante la procedura riguarda il controllo informatizzato mediante lettore di codice a barre dei permessi restituiti dalle imprese per il conseguente successivo nuovo rilascio.
Per una ulteriore semplificazione per l'utenza, è allo studio la possibilità di inserimento informatico mediante piattaforma web presso l'utente finale dei dati necessaria alla predisposizione delle domande per il rilascio dei permessi autorizzativi.

Incontri di consultazione.

Nel 2012 sono state indette varie riunioni di consultazione con le Associazioni di categoria e con le Amministrazioni ed enti interessati su diversi argomenti relativi al settore dell'autotrasporto internazionale ed in particolare sono state affrontate le tematiche in ambito ITF/CEMT, le questioni connesse alle riunioni di Commissione Mista ed intese bilaterali e tutti gli altri argomenti legati alle autorizzazioni internazionali e proprie dell'ufficio affari internazionali. Le riunioni sulla tematica internazionale si sono tenute anche in ambito di Ufficio di Gabinetto e del MAE.

PIANIFICAZIONE ED EROGAZIONE DEI CONTRIBUTI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERPORTI

Gli interporti sono strutture logistiche localizzate in posizione nodale all'interno di reti di trasporto, generalmente provviste di collegamenti funzionali (raccordi) destinati a favorire l'intermodalità, ovvero l'integrazione e la combinazione tra i diversi vettori (stradali, ferroviari, marittimi ed aerei) e tra i servizi connessi a ciascuna modalità di trasporto mediante il trattamento di carichi "unitizzati" (containers). All'interno degli interporti sono presenti aree coperte e scoperte destinate a depositi, a zone di sosta, ad uffici ed a servizi di supporto alle attività.

Gli interventi finanziari dello Stato nell'ambito delle infrastrutture e dei trasporti sono finalizzati alla realizzazione di un sistema di interporti razionalmente distribuito sul territorio, a servizio dei distretti industriali e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo. Tali interventi statali sono stati attivati dalla legge 4 agosto 1990, n. 240 che faceva riferimento a due diverse categorie di interporti: gli interporti di primo livello, individuati dall'art. 9 della legge medesima, e gli interporti di secondo livello da individuare con apposito piano. Il combinato disposto dagli artt. 6 e 9 della legge n. 240/90, autorizzava i soggetti gestori degli interporti di primo e secondo livello a contrarre mutui per un volume di investimenti complessivo di lire 700 miliardi, in ragione di 50 miliardi per l'anno 1989, di lire 250 miliardi per l'anno 1990, di lire 100 miliardi per l'anno 1991 e di lire 150 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993. Attualmente il processo di finanziamento e di realizzazione di una rete organica di interporti avviato negli anni '90 è stato completato dall' Amministrazione. In particolare, per quanto riguarda gli interporti c.d. di ex primo livello, lo stato di definizione è completo sia riguardo alle convenzioni che agli atti aggiuntivi . Per quanto concerne gli interporti c.d. di ex secondo livello la percentuale di ultimazione è vicina al 100% per quasi tutti gli interventi.

L'attività del Ministero, attualmente, consiste nella valutazione tecnica dell'avanzamento del programma di realizzazione, per gli interporti che ancora non sono stati ultimati, con conseguente emanazione di un parere tecnico ai fini dello svincolo delle rate di contributo. Essendo le rate dei contributi, per convenzione, erogate semestralmente, l'attività di istruttoria tecnica e monitoraggio anch' essa ha cadenza semestrale, secondo la seguente tempistica: entro il 30 settembre di ogni anno gli interporti chiudono lo stato di avanzamento lavori relativo al secondo semestre, presentano richiesta di erogazione entro il 15 ottobre, segue l'attività delle commissioni di collaudo e quindi l'istruttoria tecnica da parte di questo ufficio, tali procedimenti si concludono entro il 30 novembre con il nulla osta tecnico – economico allo svincolo ed i successivi provvedimenti di pagamento.

Tutto ciò premesso al momento sono disponibili i dati aggiornati al 31.12.2012 relativi all' emanazione di complessivi 12 pareri tecnici per lo svincolo delle rate semestrali rispetto a n. 11 richieste pervenute da parte delle società interportuali.

SVINCOLI AL I° SEMESTRE 2012

INTERPORTI	ATTI AGGIUNTIVI	CONVENZIONI					TOTALE
	L.240/90	L.413/98	L.341/95	L.240/90	L.641/96	L.135/97	
Rivalta Scrivia	129.114,22						129.114,22
Venezia		647.500,00					647.500,00
Cervignano		155.000,00					155.000,00
Vado Ligure				545.275,19			545.275,19
Novara		812.500,00		551.679,26			1.364.179.26
Livorno	103.291,38	387.250,00					490.541,38
Termoli			-				-
Frosinone		-	-				-
Pescara	426.515,93						426.515,93
Jesi		249.000,00					249.000,00
Orte				1.610.236,56			1.610.236,56
Prato		131.250,00		1.247.372,53			1.378.622,53

Bari	415.000,00			533.396,69			948.396,69
Nola							
Marcianise		1.056.250,00					1.056.250,00
Bergamo	-						-
Pattipaglia						-	-
TOTALE	1.073.921,53	3.438.750,00	-	4.487.960,23			9.000.631,76
	Rata semestrale in automatico						
	Rata semestrale in base alla situazione contabile						

SVINCOLI AL 1° SEMESTRE 2012

INTERPORTI	ATTI AGGIUNTIVI	CONVENZIONI					TOTALE
	L.240/90	L.413/98	L.341/95	L.240/90	L.641/96	L.135/97	
Rivalta Scrivia							
Venezia		647.500,00					647.500,00
Cervignano		155.000,00					155.000,00
Vado Ligure				545.275,19			545.275,19
Novara		812.500,00		551.679,26			1.364.179.26
Livorno							490.541,38
Termoli			-				-
Frosinone		-	-				-
Pescara	426.515,93						426.515,93
Jesi		249.000,00					249.000,00
Orte				138.439,96			723.039,65
Prato		131.250,00		1.247.372,53			1.378.622,53
Bari	415.000,00			533.396,69			948.396,69
Nola							
Marcianise		1.056.250,00					1.056.250,00
Bergamo	-						-
Pattipaglia						-	-
TOTALE	841.515,93	3.051.500,00	-	3.016.163,63			6.909.179,66
	Rata semestrale in automatico						
	Rata semestrale in base alla situazione contabile						

Attuazione e monitoraggio dei programmi ed interventi finanziati dallo Stato nel settore interportuale e nei centri merci relativamente ad aspetti tecnici, programmatici e convenzionali

Correlata con le attività sopra esposte è da inquadrare l'attività di controllo dell'avanzamento del programma di realizzazione della rete immateriale degli interporti nel cui ambito rientrano i rapporti attivati con la società UIRNet SpA e consistenti in :

a) esame e valutazione dell'avanzamento del programma di realizzazione della rete immateriale degli interporti e proposizione di eventuali correttivi (convenzione "uirnet piattaforma").

b) esame e valutazione dell'avanzamento del programma di acquisizione di sistemi di sicurezza per gli interporti e proposizione di eventuali correttivi (convenzione per l'utilizzazione dei contributi previsti dall' articolo 1, comma 916 della legge 27

dicembre 2006, n.296, "uirnet security"). Da tali attività è nata l'esigenza di interventi correttivi (indicazioni metodologiche sulla rendicontazione, modifiche alle convenzioni in essere, controlli) prontamente attuate dall'ufficio dello scrivente.

Supporto all'attività della Consulta generale per l'Autotrasporto e la Logistica per l'espressione del parere di competenza in materia di trasporto combinato e intermodalità, con particolare riferimento all'aggiornamento del Piano Nazionale della Logistica.

La Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica è stata soppressa dall'art. 12 comma 20 del D.L. 95/2012, in forza del quale le competenze della Consulta sono state assorbite da questa Direzione, pertanto ufficialmente l'attività di supporto alla ex Consulta è terminata a luglio 2012; per il periodo di vigenza della Consulta l'attività svolta ha comunque riguardato questioni il trasporto combinato ed intermodalità, il supporto all'Osservatorio delle merci in relazione alla disciplina prevista dalla legge n. 127 ed in relazione alla disciplina relativa agli importi a favore del vettore ai fini del rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti.
In aggiunta a quanto sopra descritto, sono state svolte altre importanti attività di competenza in campo intermodale. In particolare nel corso dell'anno 2012, anche avvalendosi della collaborazione della Società RAM S.p.A, sono state poste in essere una serie di attività (predisposizione di decreti ministeriali e dirigenziali, relazioni alla Commissione Europea, incontri istruttori con le Associazioni di categoria) riguardanti gli interventi di sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro (c.d. "ferrobonus");i contributi ex lege 265/02 (eco – bonus Autostrade del mare); il programma Marco Polo del quale lo scrivente è rappresentante dell'Amministrazione in seno al Comitato ed infine, la partecipazione al tavolo tecnico ai fini della predisposizione degli atti per il recepimento della direttiva 2010/40 (ITS).

Attività della soppressa Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica

Ai sensi di quanto previsto dal comma 20 dell'articolo 12 del decreto legge 95/2012, a decorrere dal 28 luglio 2012 è stata soppressa, tra gli altri organismi collegiali, la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica e "le attività svolte dagli organismi stessi sono definitivamente trasferite ai competenti uffici delle amministrazioni nell'ambito delle quali operano".
Secondo quanto disposto dal Capo di Gabinetto ed a seguito dei passaggi di consegne intervenuti, a decorrere dal mese di settembre 2012 le funzioni della Consulta sono state assunte dalla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.
Ovviamente la soppressione della Consulta determina la decadenza di tutti gli organi della stessa, tra cui il Comitato scientifico e l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto. La Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità ha pertanto curato non solo il completamento degli aspetti contrattuali e contabili in sospeso, ma anche gli adempimenti già previsti in capo al Comitato Scientifico della Consulta (Piano della logistica), nonché le funzioni di regolazione già affidate alla Consulta, tramite l'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto.
A tale ultimo riguardo si segnala che a partire dal mese di settembre e con cadenza mensile, si è provveduto con appositi decreti dirigenziali, ad aggiornare i valori dei costi minimi di sicurezza dell'autotrasporto ai sensi dell'articolo 83 bis della legge 133/2008.

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 ampliamente 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'Accodo 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, nonchè 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 concernent le transport international ferroviaires des marchandises dangereuses) che ha implicato la partecipazione a Gruppi di lavoro, nonchè 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 autoferrotranvieri, 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 esercitati 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 esercitati 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 imperniato 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 partecipazioni 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 stanziate (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 (stanziate 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 stimata anno 2012 (c=d+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 effettiva 1° semestre 2012 (h)
1	BRESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino - S. Eufemia	702,64	857,21	693,37	[illegible]	857,21	100,00%	33,72	20,12	[illegible]
2	VENEZIA: Linea tramviaria Favaro - Mestre - Marghera - Venezia	168,83	146,24	129,00	[illegible]	139,00	95,00%	6,00	6,00	[illegible]
3	MILANO: Metropolitana Linea M5	643,99	562,38	495,00	[illegible]	540,00	97,76%	31,00	14,00	[illegible]
4	GENOVA: Metropolitana Tratta De Ferrari - Brignole	131,78	151,32	137,04	[illegible]	151,30	100,00%	11,22	3,07	[illegible]
5	TORINO: Linea metropolitana Collegno - Porta Nuova - Lingotto	1004,51	987,70	982,00	[illegible]	994,40	100,68%	1,50	10,90	[illegible]
6	BOLOGNA: Filovia guidata - Rete CIVIS	182,16	161,47	104,48	[illegible]	111,33	0,69%	3,29	3,56	[illegible]
7	ROMA: Sistema filoviario Eur Farini - Tor dei Cenci	131,44	109,10	41,40	[illegible]	67,90	62,24%	7,00	18,50	[illegible]
8	ROMA: Metropolitana Linea B1. P.zza Bologna - Conca d'Oro	482,90	337,56	324,30	[illegible]	337,56	1,00%	13,27	0,00	[illegible]
9	LATINA: Rete tramviaria su gomma	139,61	126,46	15,70	[illegible]	47,90	34,30%	12,20	20,00	[illegible]
10	FERROVIA CIRCUMETNEA: Metropolitana Borgo - Nesima	79,62	77,60	43,90	[illegible]	69,70	76,93%	7,10	8,70	[illegible]

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 superare 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. 15del 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 anno or sono, si è ovviato 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 rilevantissimi 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.

Successivamente, nel mese di ottobre, si è tenuta una riunione presso la nostra sede, con rappresentanti dell'ENAC e della Regione, per un ulteriore approfondimento delle problematiche in essere.
In seguito, stante la indisponibilità da parte di Meridiana a continuare ad operare i collegamenti in questione, si è fornito ad ENAC il nulla osta per l'affidamento dei medesimi alla compagnia Darwin Airline, che aveva comunicato il proprio interessamento e presentato un operativo sufficientemente rispondente ai requisiti richiesti.

REGIONE SARDEGNA

Nel mese di marzo si è predisposto un nuovo decreto ministeriale, al fine di prorogare la data di vigenza del regime onerato in essere sulle rotte Alghero – Roma Fiumicino e viceversa, Alghero – Milano Linate e viceversa, Cagliari – Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari – Milano Linate e viceversa, Olbia – Roma Fiumicino e viceversa e Olbia – Milano Linate e viceversa.
La successiva gara, esperita dalla Regione per la concessione in esclusiva del servizio aereo sulle rotte in argomento, è andata però deserta. Di conseguenza si è convocata il 23 maggio, presso la nostra sede, una riunione con rappresentanti dell'ENAC, della Regione Sardegna, di Alitalia e di Meridiana Fly, al fine di individuare le soluzioni più idonee per continuare ad assicurare la continuità territoriale agli abitanti della Regione.
Nei mesi di luglio, ottobre e novembre si è partecipato a tre successive sedute della Conferenza di servizi convocata per la ridefinizione dei contenuti degli oneri di servizio sulle rotte sarde.
In tali sedi si è raggiunta una sostanziale intesa in merito ai nuovi oneri che decorreranno a partire dalla Stagione Winter 2013 ed è emerso l'orientamento di abrogare il Decreto Ministeriale numero 413 del 29 novembre 2011 ed i successivi decreti di posticipo della decorrenza degli oneri, al fine di mantenere l'efficacia del precedente Decreto Ministeriale numero 103 del 5 agosto 2008 fino al 27 ottobre 2013 e garantire così il regolare prosieguo della continuità territoriale.
Si è pertanto proceduto alla predisposizione del relativo nuovo decreto.

REGIONE CALABRIA

Scalo di Reggio Calabria

Si è intrattenuta corrispondenza con la Regione Calabria in merito alla possibilità di ripristinare il collegamento Reggio Calabria – Milano Malpensa e viceversa.

Scalo di Crotone

Si sono predisposti sia il decreto ministeriale di concessione in esclusiva ad Alitalia – CAI dei collegamenti Crotone – Milano Linate e viceversa e Crotone – Roma Fiumicino e viceversa, che quello di approvazione dei relativi atti di gara e convenzioni, nonché l'informativa alla Commissione Europea.
Su richiesta della Regione, orientata a restituire al libero mercato il collegamento Crotone – Roma Fiumicino e viceversa si è poi predisposto lo schema di decreto ministeriale di abrogazione del precedente Decreto Ministeriale 4 maggio 2009 che aveva imposto gli oneri sulla citata rotta.

Si è poi partecipato, mediante videoconferenza, ad una nuova Conferenza di servizi, finalizzata a rideterminare i contenuti degli oneri sui servizi aerei di linea tra l'aeroporto di Crotone ed i principali aeroporti nazionali.

REGIONE VALLE D'AOSTA

Si sono predisposti il decreto impositivo sul collegamento Aosta – Roma Fiumicino e viceversa, il relativo bando di gara e la documentazione da trasmettere alla Commissione Europea.
A fine gennaio, a seguito di conforme richiesta da parte della Regione, si è chiesto all'Ufficio di Gabinetto il ritiro del citato decreto, stanti i tagli introdotti dalle recenti disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica.
Si è partecipato il 12 giugno a Torino ad una nuova Conferenza di servizi indetta per la ridefinizione dei contenuti degli Oneri di Servizio Pubblico per il futuro collegamento aereo tra l'aeroporto regionale "Corrado Gex" di Saint-Christophe (Aosta) e l'aeroporto di Roma Fiumicino.
Si sono poi predisposti il nuovo decreto di imposizione ed il relativo bando di gara, sollecitando anche la Regione ad emanare la delibera necessaria all'incremento dei fondi, propedeutica alla emanazione dei citati provvedimenti.

REGIONE TRENTINO ALTO ADIGE

Il 20 febbraio si è partecipato, a Bolzano, alla Conferenza di servizi indetta per definire il contenuto dell'imposizione degli Oneri di Servizio Pubblico relativi ai servizi aerei di linea sull'aeroporto di Bolzano.
Successivamente si è fornita collaborazione alla Provincia Autonoma di Bolzano in merito alla preparazione della gara per il collegamento Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa, con riferimento anche alla nuova normativa comunitaria sui Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG), entrata in vigore il 31 gennaio 2012.
Sull'argomento si è anche inoltrato un apposito quesito alla Commissione Europea.
Si sono predisposti gli schemi del decreto di imposizione di nuovi oneri sulla rotta Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa e del bando di gara per la concessione della rotta medesima, in esclusiva e con compensazione finanziaria.
Nelle more della nuova imposizione e su richiesta del Presidente della Provincia e del Commissariato di Governo, si è inoltrato nel mese di agosto all'Ufficio di Gabinetto un appunto inteso a proporre una proroga del servizio attualmente operato.
Stante un mutamento nelle esigenze di mercato relativamente agli aeromobili per operare il collegamento in discorso, si è partecipato ad una nuova Conferenza il 22 novembre.
Successivamente, ad inizio dicembre, si sono predisposti gli schemi del decreto e del bando di gara relativi alla nuova imposizione.

REGIONE TOSCANA

Il 9 novembre si è tenuta una riunione presso la nostra sede in merito alle problematiche relative ai collegamenti dell'Isola d'Elba con Pisa e Firenze.
Si è poi partecipato il giorno 11 dicembre, a Firenze, alla Conferenza di servizi indetta per garantire la continuità territoriale dell'isola.

PIANI DI INVESTIMENTO AEROPORTUALI

E' stato esaminato il Piano degli Investimenti ENAV 2012-2016, trasmesso dalla stessa Società ed, in merito, è stato chiesto il parere all'ENAC, evidenziando la necessità che tali documenti siano redatti secondo le previsioni europee sul cielo unico. E' stata, altresì, convocata e si è partecipato ad una riunione con rappresentanti dell' ENAC, inerente la modalità di analisi che l'Ente medesimo dovrà adottare per l'esame del medesimo Piano. Nel medesimo incontro è stato trattato l'argomento relativo alla sottomissione del piano delle prestazioni, tematica strettamente connessa al primo.
Per l'Aeroporto di Ciampino è stata redatta una relazione inerente il Contratto di programma in deroga ENAC- A.d.R. 2012-2021 ed, in particolare, sono stati forniti alcuni elementi ed osservazioni riferiti alla seguente documentazione compresa nello stesso Contratto: Piano degli investimenti 2012-2016 con proiezioni al 2021 composto dal "Documento tecnico pluriennale", dalla "Scheda A, A bis e B" e dalla "Scheda C e D", dal "Piano della qualità e della tutela ambientale 2012-2021", dalla "Previsione dell'evoluzione del traffico nel sistema aeroportuale di Roma" e dal "Sistema aeroportuale romano: strategie di sviluppo".
E' stata affrontata la problematica relativa all'Aeroporto di Pisa per la realizzazione di azioni previste nel piano di sviluppo dello scalo, consistenti in interventi riguardanti la delocalizzazione di 44 abitazioni private adiacenti l'aeroporto (via Cariola), con previsioni di sviluppo strategico dello scalo.
Sono state delineate le tappe per l'individuazione del nuovo sito aeroportuale laziale, con le diverse ipotesi localizzative e l'analisi comparativa delle medesime: aeroporto di Viterbo, contratto di programma ENAC- A.d.R., aeroporto di Ciampino e le ipotesi future.

SAFETY AEROPORTUALE

Nel 2012 si è partecipato ad una riunione, convocata dall' ENAC, riguardante vari aspetti relativi alla safety aeroportuale (tra i quali, la procedura del visual approach), oltre quelli relativi ai compiti ed alle responsabilità da attribuire ai controllori del traffico aereo.
E' stata monitorata la questione relativa all'approvazione, da parte di ENAC, dell'emendamento n. 7 al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti - modifica del capitolo 9, paragrafo 6- piani di rischio, in merito al dimensionamento delle aree soggette a nuovi vincoli.
State Safety Program.
L'ICAO ha introdotto, come previsto dalle vigenti normative in materia di gestione della sicurezza promulgate dalla stessa Organizzazione, la necessità per gli Stati Membri di elaborare un documento ufficiale (lo SSP- State Safety Programme) 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, nel 2011, era stato avviato presso l'ENAC un apposito Gruppo di lavoro, composto da rappresentanti di ENAC, MIT ed ANSV, per contribuire all'elaborazione del documento. L'ENAC aveva approvato e pubblicato la bozza finale del documento

senza condividerla preventivamente con MIT ed ANSV. Nell'anno in corso, sono stati rivolti all'ENAC alcuni commenti riguardanti tale documento, considerato carente ed approssimativo, e la sua inattesa pubblicazione, considerando l'anomalia procedurale seguita e la non avvenuta condivisione con gli altri partecipanti al Comitato di Coordinamento.

Il 15 Maggio 2012 si è riunito il Comitato con il compito di seguire l'aggiornamento e l'implementazione dell'SSP, definendo, altresì, i tempi necessari allo svolgimento di ciascuna attività in esso prevista. In particolare, durante la prima riunione, è stato proposto di istituire un gruppo di lavoro tecnico ristretto, con rappresentanza di ENAC, ANSV, AM e dei principali stakeholders del settore della sicurezza aeronautica, con il compito di revisionare il documento, al fine di migliorarne i contenuti, tenendo conto dei suggerimenti pervenuti dopo la sua pubblicazione. In seguito, si è partecipato alle riunioni del Comitato Tecnico per la revisione dello stesso documento, che, ad oggi, è in avanzato stato di elaborazione. Si rammenta che esso è un documento programmatorio, fondamentale secondo la normativa ICAO.

Volo da diporto o sportivo (VDS).

Si segnala, tra gli altri, la lettera all'ENAC riguardante la prevenzione in materia di incidentistica, con riferimento al settore dell'aviazione turistico-sportiva e dell'attività del volo da diporto o sportivo (VDS), in merito a quanto segnalato dall'ANSV, in particolare, riguardo alla mancanza di obbligo di avvio di inchieste sugli incidenti occorsi a tali tipi di velivoli, con indizione di riunione sulla tematica. E' stata trasmessa una nota all'Aeroclub d'Italia, attraverso la quale sono state formulate osservazioni sulle delibere trasmesse dallo stesso Ente, concernenti l'approvazione dei regolamenti e dei programmi didattici per il VDS, ed, in particolare, il regolamento tecnico-operativo-didattico VDS/VL e VDS/VM, le procedure di traino per mezzi VDS/VL, il regolamento didattico per i corsi di simulazione e per gli inconvenienti di volo per parapendio ed il manuale per il conseguimento dell'abilitazione al volo in formazione VDS. Su tale problematica si è svolta una riunione con i rappresentanti dell'Ae.C.I. per concordare le modifiche al testo proposto secondo le osservazioni effettuate.

Raccomandazioni dell'agenzia nazionale di sicurezza.

Sono state monitorate le azioni degli Enti interessati in base alle risultanze dei rapporti d'inchiesta dell'ANSV. Sono state trasmesse all'Ufficio Legislativo le osservazioni in merito alla bozza di direttiva predisposta dal Dipartimento della Protezione Civile secondo le prescrizioni del Reg. (CE) 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Riguardo alla tematica relativa alla disciplina per l'uso delle frequenze adibite alle comunicazioni in ambito aeroportuale- regolarizzazione delle assegnazioni, è stata inoltrata una richiesta al Ministero dello Sviluppo Economico, chiedendo, in particolare, il parere in merito al riconoscimento ad ENAC della funzione di gestore delle radiofrequenze e dei codici transponder nazionali, in base al regolamento UE n. 677/2011. Sull'argomento è stata, poi, una riunione inerente, in particolare, alla gestione delle radiofrequenze e dei codici trasponder in campo aeronautico, alla quale hanno preso parte anche il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero della Difesa (SMA e Stato Maggiore della Difesa), l'ENAC e l'ENAV. Successivamente è stato richiesto al Ministero dello Sviluppo Economico di fornire le proprie indicazioni riguardo al ruolo di "gestore nazionale delle frequenze", ai sensi del regolamento europeo n. 677/2011, al quale deve essere adeguato il regime nazionale in materia.

SECURITY AEROPORTUALE

Sono state rivolte richieste all'ENAC inerenti all'attività di vigilanza in materia di security ed, in particolare, in merito alla stesura del Piano Nazionale Sicurezza (PNS).
E' stata seguita la procedura di infrazione n. 2011/2223, inerente alla non corretta applicazione del Regolamento (CE) n. 300/2008, con richiesta di elementi all'ENAC e di invio del Programma Nazionale di Sicurezza dell'Aviazione civile.
E' stata assicurata la partecipazione alla riunione tenutasi in data 9 maggio 2012 presso il Ministero degli Affari Esteri, avente come oggetto l'autorizzazione per l'utilizzo di "sky marshall" su aeromobili (incontro con il Consigliere ed Ufficiale di Collegamento della Polizia Federale tedesca presso il Ministero dell'Interno), al fine di arginare il fenomeno del terrorismo internazionale.
Sono stati richiesti all'ENAC elementi in merito a criticità riguardanti la security nello scalo di Ciampino, nonché di procedere alla ripresa delle azione volte, in coerenza con la normativa europea, a revisionare il D.M. n. 85/99, recante norme di attuazione in materia di affidamento in concessione dei servizi di assistenza di sicurezza, con sollecito di invio di una proposta aggiornata dello schema di revisione, in ragione delle modifiche intervenute con la normativa europea.
E' stato, inoltre, richiesto all'ENAC di relazionare riguardo allo svolgimento dell'attività di sorveglianza sulla sicurezza dell'aviazione civile, all'attività ispettiva prevista dal reg. comunitario n. 185/2010 (al fine, anche, di verificare la corretta applicazione del Piano Nazionale di Sicurezza da parte di tutti i soggetti interessati) ed alle certificazioni degli agenti regolamentati; è stata, poi, sottolineata all'Ente l'esigenza di prevedere una maggiore frequenza delle riunioni del CISA.

IMPATTO AMBIENTALE

Sono state trattate diverse problematiche sulla corretta applicazione delle normative vigenti in materia. Si riportano di seguito le principali attività.
Riscontro al Ministero degli Affari Esteri in merito all'attuazione del sistema europeo ETS in ambito nazionale ed agli sviluppi in seno al gruppo di esperti costituitosi, riguardo alla tematica in questione, in sede ICAO.
Sono state formulate osservazioni all'Ufficio Legislativo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in merito allo schema di decreto legislativo per il recepimento della direttiva europea 2009/29 in materia di ETS.
E' stato richiesto all'ENAC di fornire al Dipartimento Politiche Europee- Struttura Di Missione per le Procedure di Infrazione, quanto richiesto dalla Commissione Europea in merito al caso EU Pilot 3720/12/ENVI, inerente all'applicazione della direttiva VIA; sul medesimo argomento è stato scritto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
Si è inoltre partecipato al tavolo tecnico convocato da ENAC inerente la ecosostenibilità delle infrastrutture aeroportuali, per il miglioramento dell'efficienza energetica nel settore aeroportuale, con l'esame del documento, redatto dall'Ente, dal titolo "Policy per la sostenibilità ambientale degli aeroporti".

QUESTIONI AMBIENTALI SPECIFICHE ATTINENTI GLI AEROPORTI:

Sono state inoltre affrontate specifiche tematiche ambientali attinenti agli aeroporti di Ciampino, di Linate, di Bergamo e di Malpensa

SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

Sono proseguite le riunioni del Gruppo di Lavoro appositamente costituito per l'aggiornamento e la revisione della normativa del settore della navigazione aerea, seguendo l'applicazione dei regolamenti comunitari in materia, in base a quanto deciso nel Comitato di coordinamento dell'attività italiana presso EUROCONTROL, Commissione Europea ed ICAO, di cui al D.M. n. 410 del 15/5/09.
E' stato trasmesso all'Ufficio Legislativo, al Ministero della Difesa (Ufficio Legislativo, Stato Maggiore dell'Aeronautica, Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia-USAM), all'ENAC ed all' ENAV S.p.A., il testo definitivo dell'articolato di schema normativo e la relazione illustrativa d'accompagno.
Sono state elaborate relazioni riguardanti la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea nel sistema aeroportuale nazionale.

HANDLING

E' stata elaborata la relazione ai sensi della legge n. 99/2009, inerente all'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, per ciò che attiene il secondo semestre 2011, sulla base dell'elaborato prodotto dall'ENAC in riferimento al d.lgs. 18/99, ritenuto sufficiente dall'Ente per assolvere agli adempimenti previsti dalla medesima legge n. 99/2009; detta relazione ha toccato i seguenti argomenti: aeroporti nazionali liberalizzati, limitazioni di cui al d.lgs. n. 18/1999, attuazione del sistema regolamentare in materia di handling, certificazioni, criticità del settore e situazione relativa alla Società Flightcare Italia, revisione direttiva comunitaria CE 96/67, procedimenti della Commissione Europea.
Sono stati chiesti elementi all'ENAC riguardo alle problematiche inerenti controversie fra alcune società deputate all'espletamento dei servizi di handling nell' Aeroporto di Fiumicino.
Nel corso dell'anno preso in esame, è pervenuta la decisione della Commissione europea n° C(2012) 9448 del 19/12/2012 al termine di un lunghissimo procedimento istruttorio. Con questa decisione la Commissione statuisce che gli aumenti di capitale effettuati dalla società SEA SpA nei confronti della SEA Handling costituiscono aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107 del TFUE per un importo superiore ai 359 milioni di euro.

ENAV

Si è partecipato ad alcune riunioni per la risoluzione delle problematiche relative alla definizione dei contratti di programma e di servizio Stato/ENAV.
Sono stati forniti elementi riguardanti la contribuzione statale ed il sistema tariffario in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea da parte di ENAV, in base alle problematiche derivanti dall'applicazione della legge di stabilità.
Transito della fornitura dei servizi di navigazione aerea presso gli aeroporti oggetto di cambio di status da militare a civile (Verona, Ciampino, Treviso, Rimini e Brindisi) da Aeronautica militare ad ENAV S.p.A. Sono state proposte soluzioni per rendere possibile la copertura finanziaria dei costi relativi al trasferimento dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica militare all'ENAV, consistenti nella definizione del piano nazionale degli aeroporti, nella razionalizzazione del sistema aeroportuale

nazionale, nella revisione delle esenzioni tariffarie e nell'autofinanziamento da parte dei gestori aeroportuali.
E' stato, poi, richiesto ad ENAV S.p.A. di formulare la pianificazione completa atta a permettere detto passaggio e le proposte operative riguardanti la razionalizzazione dei servizi offerti in detti aeroporti, con richiesta di osservazioni rivolte anche all'ENAC.
Sull'argomento si è partecipato ai Tavoli di Vertice convocati dal Gabinetto del Ministero della Difesa, ed è stata inoltrata all' ENAC ed all' ENAV S.p.A. un'ulteriore richiesta di fornire un piano con le fasi e gli interventi necessari per permettere detto trasferimento. Contestualmente a detti Tavoli di Vertice, si è dato corso ad un'intensa attività per le valutazioni del caso, tra questo Dicastero, l'ENAC e l'ENAV.
Si è giunti alla predisposizione di uno schema di decreto interministeriale, avente lo scopo di dare certezze temporali per effettuare il previsto cambio di fornitore del servizio, che è stato oggetto di valutazioni da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

AFFARI COMUNITARI ED INTERNAZIONALI

Le più importanti iniziative bilaterali seguite nel corso del 2012 hanno riguardato i seguenti Paesi: FEDERAZIONE RUSSA, ETIOPIA, CUBA, ECUADOR, IRAQ, EGITTO, MESSICO, NICARAGUA, FILIPPINE, CINA, ALGERIA.
Per alcuni Paesi tali iniziative hanno dato luogo a negoziati bilaterali, come nel caso della FEDERAZIONE RUSSA (Mosca 14/15 febbraio), dell'ETIOPIA (Roma 23/24 aprile), di CUBA (L'Avana 29/30 maggio), del MESSICO (Roma 26/27 settembre) e dell'ALGERIA (Roma 7 novembre); per gli altri Paesi hanno generato un proficuo scambio di vedute, che potrebbero creare i presupposti per sviluppi futuri. i negoziati sono stati predisposti e/o condotti dalla Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo.
Nel corso dell'anno, sono stati, inoltre, seguiti tutta una serie di dossiers attinenti l'attività bilaterale e comunitaria del trasporto aereo, riscontrando prontamente le numerose richieste provenienti dal Gabinetto, dal Ministero degli affari esteri, dalla Rappresentanza Permanente presso l'UE e coordinando la posizione nazionale di settore.
In occasione dell'insediamento di nuovi Ambasciatori in MONZAMBICO, GHANA, COSTA D'AVORIO e BRASILE si è partecipato presso il MAE alle riunioni per la loro presentazione, al fine di illustrare la situazione delle relazioni aeronautiche bilaterali tra l'Italia ed i suddetti Paesi.
Inoltre sono state preparate delle schede sintetiche sulle relazioni bilaterali aeronautiche Italia-Paesi terzi, in occasione di incontri del Ministro dei Trasporti con i suoi omologhi (SERBIA, FEDERAZIONE RUSSA, TURCHIA, MONTENEGRO, AUSTRALIA, EGITTO).
E' stato assicurata la presenza agli incontri del Gruppo di lavoro Aviazione presso l'Unione Europea e si è collaborato con la Rappresentanza Permanente per la definizione dei dossiers all'ordine del giorno. In particolare sono stati seguiti e dibattuti nel corso dell'anno i seguenti temi:
- Negoziati aeronautici tra l'UE ed i seguenti Paesi: AZERBAIJAN, BRASILE CONFEDERAZIONE ELVETICA, USA, SRI LANKA, MACAO, MOLDAVIA, ISRAELE, UCRAINA, TUNISIA, MAROCCO, TURCHIA, FEDERAZIONE RUSSA, GEORGIA, CANADA;
- Preparazione della 197° sessione del Consiglio ICAO (Montreal 29.10/16.11.2013);

- Preparazione della VI conferenza mondiale del Trasporto Aereo (Montreal 18/22.03.2013);
- Nuova Politica estera UE in materia di aviazione.

Su questo ultimo punto, si evidenzia che la Commissione UE-Trasporti sta portando avanti nel settore della politica estera UE in materia di aviazione un'iniziativa profondamente innovativa concernente una revisione di tale politica dettata da una radicale redistribuzione delle competenze a favore dello stesso esecutivo comunitario. In particolare, nel corso del 2012, la Commissione ha promosso una serie di iniziative al riguardo, con l'obiettivo di portare la questione al Consiglio dei Ministri UE del 20 dicembre 2012 e successivamente, sulla base della valutazione positiva del Consiglio, in sede ICAO alla VI Conferenza mondiale sul Trasporto Aereo (AT Conf/6), che si è tenuta a Montreal nel marzo 2013, rendendo così ufficiale, per il prossimo futuro, tale linea politica dell'Unione Europea nell'ambito delle Relazioni esterne nel settore Aviazione. Nel ravvisare l'importanza di un'azione congiunta di tutti gli attori coinvolti in un settore così strategico per il Paese, si è partecipato a Bruxelles presso l'Unione Europea a tutta una serie di riunioni sul tema, considerata l'inevitabile ricaduta che tale policy avrà sulle relazioni aeronautiche dell'Italia con i Paesi Terzi.
A Parigi, presso l'Ufficio regionale dell'ICAO, in novembre si è tenuta una riunione organizzata congiuntamente da ECAC ed ICAO, in preparazione della conferenza ICAO sopra menzionata. Nel corso dell'incontro si è svolto un intenso dibattito sul tema di una maggiore liberalizzazione nel settore del trasporto aereo. Sulla questione, si è sostenuta la necessità di approfondire una serie di clausole di salvaguardia, affinché tale processo di liberalizzazione non porti a risultati avversi specie nei casi in cui il Paese, membro dell'UE, abbia rapporti aeronautici con altre regioni del mondo che non garantiscano condizioni di concorrenza altrettanto eque (ovvero un'adeguata normativa sull'accesso al mercato, su proprietà sostanziale e controllo effettivo, su safety, security e regime fiscale).

SETTORE TRASPORTI PER VIE D'ACQUA

Missione 13 Diritto alla mobilità - Programma 9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Missione 17 Ricerca e innovazione - Programma 6 Ricerca nel settore dei trasporti

UFFICIO COMPETENTE: *Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Direzione generale per i porti*

Il Dipartimento, attraverso la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, svolge funzioni in materia di indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo. Mediante la Direzione Generale per i Porti svolge funzioni in materia di vigilanza sulle autorità portuali e sulle attività nei porti. Nel corso del 2012, sono state svolte le seguenti funzioni.

AMMINISTRAZIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

Nel corso del 2012 si è continuata l'attività di approfondimento della complessa tematica concernente il conferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali, soprattutto nella materia dei porti.
In particolare per quanto concerne la Regione Friuli Venezia Giulia, l'iter relativo al protocollo d'intesa tra lo Stato e la Regione ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera

aa) del D.Lgs. 1 aprile 2004, n. 111, relativo alla ripartizione delle competenze nel porto di Monfalcone, si è concluso in data 11 settembre 2012 con la firma congiunta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del rappresentante della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

Tale protocollo d'intesa disciplina, in attuazione della suddetta norma, l'attività di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la bonifica e la manutenzione delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali nel porto di Monfalcone.

Inoltre è continuato nel corso dell'anno l'esercizio delle funzioni amministrative che esigono unitarietà di esercizio, vale a dire il rilascio di concessioni demaniali marittime per finalità di approvvigionamento di energia, nonché, indipendentemente dal tipo di attività prevista, quelle aventi ad oggetto beni demaniali situati all'interno di strutture portuali di rilevanza economica internazionale o nazionale, ove non abbia sede una autorità portuale, e quelli destinati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato. In quest'ambito si è dato impulso alle procedure mediante una generalizzata attuazione dello strumento della conferenza di servizi, che ha consentito di superare i ritardi dovuti alla complessità delle procedure.

Si è provveduto, altresì, allo studio dei vari quesiti avanzati attinenti alla disciplina del pubblico demanio marittimo ed al conferimento di funzioni amministrative agli enti locali sia da parte degli organi periferici, sia da parte di tutte le altre amministrazioni ed enti interessati al demanio marittimo. Nel contempo è stata svolta attività di studio e di interpretazione della normativa in materia di porti e di demanio marittimo, mediante la elaborazione e diffusione di circolari ai propri uffici dipendenti.

Si è svolta inoltre l'attività di esame e approfondimento di tematiche di particolare interesse, in particolare lo studio dei disegni di legge presentati, risposte all'attività ispettiva parlamentare, nonché la risoluzione di complesse problematiche giuridiche.

Per quanto attiene la gestione del demanio sono state altresì rilasciate autorizzazioni ex art. 24 Reg.Cod.Nav. concernenti variazioni al contenuto della concessione demaniale e provvedimenti di rideterminazione dei canoni ai sensi del Decreto interministeriale 19.07.1989 attuativo dell'art. 10, comma 1, legge 5.5.1989, n. 160 e del Decreto ministeriale 5.8.1988, n. 342.

In attuazione della legge 4 dicembre 1993, n. 494 e del decreto dirigenziale in data 1° dicembre 2011, registrato alla Corte dei conti il 27/01/2012, sono stati emanati i decreti per l'aggiornamento annuo delle misure dei canoni.

Per quanto concerne i profili dominicali del demanio marittimo, sono stati emanati provvedimenti di sclassifica ex art. 35 Cod. Nav. e provvedimenti di consegna di beni demaniali marittimi ad altre amministrazioni (art. 34 Cod. Nav., come modificato all'art. 1, comma 40, della Legge n. 308 del 15.12.2004).

Sono stati inoltre istruiti e definiti ricorsi straordinari al Capo dello Stato e ricorsi gerarchici, nonché curato contenzioso in sede giurisdizionale, sia amministrativo che civile e penale.

In tale periodo sono state altresì esaminate istanze in materia di impianto ed esercizio di stabilimenti e depositi costieri, presentate secondo il procedimento previsto dalla circolare dello scrivente n. 09 in data 18 novembre 2005. Inoltre, in esecuzione dell'attività di ispezione e collaudo degli stabilimenti e depositi costieri ai sensi degli artt. 48 e 49 Reg. Cod. Nav., la Direzione ha predisposto il D.M. concernente la costituzione della Commissione interministeriale incaricata di effettuare il collaudo del rigassificatore off-shore di Porto Viro, della Soc. Adriatic LNG, sito al largo del Porto di Levante.

Infine, nel corso dell'anno sono state esaminate nuove richieste avanzate da varie società ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legislativo 387/2003, così come modificato dall'art. 2 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), allo scopo di realizzare impianti eolici off-shore in diverse aree del territorio italiano. Per alcune pratiche già avviate è proseguita e per alcune di esse è terminata l'istruttoria concernente il rilascio della concessione demaniale marittima e si sta predisponendo la bozza del relativo atto formale, presupposto per l'avvio del procedimento di autorizzazione unica di competenza di questo Ministero, sentiti il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

SISTEMA INFORMATIVO DEMANIO MARITTIMO – S.I.D.

Per quanto attiene al Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID) nel periodo in esame il Centro Operativo Nazionale (C.O.N.) del S.I.D. ha proseguito nelle sue attività di conduzione del S.I.D., fra le quali: interazione istituzionale (supporto, formazione, gestione accessi, import dati di aggiornamento etc.) con le altre Pubbliche Amministrazioni interessate alla gestione del demanio marittimo, monitoraggio ed indirizzo dei contratti in essere e aventi per oggetto rispettivamente la gestione e l'aggiornamento della componente applicativa del Sistema e l'analisi delle segnalazioni sull'andamento della dividente demaniale.
Nel seguito si forniscono le informazioni di dettaglio sull'andamento dei lavori e sulle attività svolte.
A livello generale, stanti le significative ricadute sul Sistema e sulle sue finalità di utilizzo, si richiama il provvedimento dell'Agenzia delle entrate (n. 2012/59763 del 3 maggio 2012), predisposto secondo criteri condivisi con la scrivente Direzione Generale, che introduce nuove modalità di comunicazione all'anagrafe tributaria dei dati riguardanti le concessioni di aree demaniali marittime, prevedendo come strumento esclusivo il S.I.D. Al riguardo il C.O.N. ha provveduto ad emettere note informative a beneficio delle Capitanerie di porto, degli enti locali (Regioni e Comuni), delle Autorità portuali e degli Ordini professionali dei tecnici abilitati.
A seguito di questo provvedimento si è registrato, nel corso dell'anno, un progressivo marcato incremento globale a livello dello stato di utilizzo del Sistema evidenziato, fra gli altri, dai seguenti dati: numero di connessioni rilasciate 274 (per un totale di 765 Amministrazioni connesse), numero di pratiche di aggiornamento trasmesse (10.949), numero mensile medio delle transazioni effettuate (superiore a 58.000 transazioni/mese).
Nel corso dell'anno, è parallelamente cresciuto ancora il numero delle richieste di assistenza e di supporto remoto formulate al C.O.N. da parte di utenti, istituzionali e privati impegnati nella predisposizione delle pratiche/richieste di rilascio/rinnovo di concessioni così come la richiesta del supporto formativo (con l'erogazione di 12 seminari informativi seguiti da un totale di 72 Amministrazioni).
Nell'anno, sono, altresì, proseguite, con il contributo delle società incaricate della prestazione dei servizi di assistenza e manutenzione, le attività di import dei dati catastali ed amministrativi trasmessi rispettivamente dall'Agenzia del territorio e dalle PP.AA. concedenti e quelle di verifica della dividente demaniale.
Si rileva come tale massivo incremento abbia ulteriormente appesantito il carico di lavoro del C.O.N. rispetto ad un organico già largamente insufficiente.
Infatti, insieme con le attività "istituzionali" appena richiamate, il C.O.N. ha proseguito nell'azione di indirizzo e di coordinamento dei contratti di servizio aventi

per oggetto rispettivamente: l'assistenza e la manutenzione delle componenti informative e la prestazione di servizi catastali.
Per quanto riguarda l'atto esecutivo dell'accordo quadro con la società General Electric, avente per oggetto la prestazione dei servizi e di manutenzione delle licenze dei prodotti GIS nonché l'intervento di aggiornamento alle versioni più recenti delle licenze medesime ed il conseguente adeguamento delle applicazioni software si segnala:
- consegna parziale dei lavori dei lavori in data 18.01.2012 e successiva consegna definitiva in data 19.06.2012 a seguito della registrazione della Corte dei conti del 28.05.2012 del relativo decreto di approvazione;
- regolare esecuzione delle attività contrattuali fino al 31.12..2012;
- positivo completamento dell'intervento di aggiornamento alle versioni più recenti delle licenze medesime ed il conseguente adeguamento delle applicazioni software.

Si evidenzia al riguardo che i risultati conseguiti nel primo mese di esercizio del Sistema nella versione aggiornata consentono di considerare ormai risolti i precedenti problemi di instabilità e di vulnerabilità. Infatti, l'aggiornamento delle componenti applicative alle versioni più recenti di Oracle e di Ge-smallwolrld, realizzato a cura della scrivente, insieme con l'adozione della nuova infrastruttura di "macchine virtuali", assicurano livelli operativi e di continuità funzionale adeguati (6.000 pratiche importate nel solo mese di dicembre, nessun fermo del Sistema rilevato dall'applicativo che ne monitora in tempo reale lo stato di funzionamento). A livello più generale, inoltre, gli interventi appena completati consentono, fra l'altro, di semplificare le modalità di accesso (con eliminazione delle sonde), garantire la sicurezza dei dati in transito (attraverso l'adozione del protocollo HTTPS), consentire l'accesso al cittadino e gestire con facilità la transizione all'istanza telematica, la cui preparazione è già in corso e prevista in anticipo rispetto alla scadenza normativa. A fronte di queste positive evidenze, corre l'obbligo di evidenziare il permanere, di contro, delle criticità connesse con la mancanza di una struttura di "disaster recovery" e di controllo di conformità dei periodici "backup" di sicurezza.
Sempre con riferimento ai servizi informatici, si segnala altresì, l'ordine per l'estensione al 30.06.2012 del contratto avente per oggetto i servizi di manutenzione dell'infrastruttura hardware precedentemente in uso. I servizi sono stati regolarmente conclusi, in concomitanza con la scadenza del contratto, con una revisione delle apparecchiature, che risultano funzionanti e adeguate per la provvisoria presa in carico della struttura di "disaster recovery" dianzi menzionata.
In riferimento al contratto avente per oggetto la prestazione di servizi catastali, oggetto di consegna dei lavori in data 13.02.2012, si segnala anche in questo caso la regolare prestazione dei servizi.

Procedure di informazione agli organismi comunitari

Nel corso dell'anno in esame è continuata l'interlocuzione con i Servizi della Commissione Europea circa i presunti Aiuti di Stato concessi alle ex società del Gruppo Tirrenia per il periodo 2009-2012 e circa i possibili Aiuti di Stato in relazione alle procedure di privatizzazione, gestite dall'Amministrazione Straordinaria di Tirrenia e dal Ministero dello Sviluppo Economico, sia di Tirrenia e Siremar sia per le procedure gestite dalle Regioni per le società regionali marittime. In merito a quest'ultimo punto si è provveduto più volte a sollecitare la Regioni Campania, Sardegna e Lazio a portare a termine il processo di privatizzazione imposto dalla Legge 166/2009.

In particolare, nel corso dell'anno 2012, questa Direzione Generale ha intrattenuto interlocuzioni con la Commissione europea su tre principali temi:
1) scambio di informazioni sui processi di privatizzazione delle società di navigazione, appartenenti all'ex Gruppo Tirrenia, prevista dalla legge 166/2009. In tale contesto la Commissione Europea ha aperto varie indagini su presunti Aiuti di Stato che riguardano l'avvenuta privatizzazione, nel corso del 2012, di Tirrenia, Siremar e Toremar, nonché la procedura di privatizzazione ancora non conclusa di Caremar, Laziomar e Saremar. La scrivente Direzione Generale, in tale contesto, ha anche veicolato alcune informazioni provenienti dalla Regione Sardegna riguardo a presunti aiuti concessi dalla Regione stessa a compagnie di navigazione operanti sul proprio territorio.
2) informazioni riguardanti la proroga delle precedenti Convenzioni con le società del Gruppo Tirrenia operata alla scadenza di tali Convenzioni (31.12.2008) fino all'anno 2012.
3) un ulteriore tema su cui questo Ufficio si è confrontato con i Servizi della Commissione Europea è costituito dal rifacimento, da parte della stessa Commissione, della Decisione del 2004, che riguardava presunti aiuti di Stato concessi dall'Italia alle compagnie regionali del Gruppo Tirrenia nell'ambito del previgente regime convenzionale. Tale Decisione è stata annullata dal tribunale comunitario, per cui la Commissione Europea si trova nella necessità di riformularla.
Tutte le informazioni di cui sopra sono state preventivamente condivise con le Autorità nazionali competenti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Dipartimento per le Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri nonché con gli enti territoriali interessati.

Servizio di trasporto marittimo veloce per passeggeri nello Stretto di Messina Contratto Rep. 17/2008

L'art. 8, comma 4, del DL 159/07, concernente "Interventi per il trasferimento modale da e per la Sicilia e per il miglioramento del trasporto pubblico in Calabria e nello Stretto di Messina" e convertito, con modificazioni, dalla Legge 222/07 ha autorizzato, per potenziare il trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina, la spesa di quaranta milioni di euro per il 2007 per l'acquisto o il noleggio di navi, l'adeguamento e il potenziamento dei pontili e dei relativi servizi, il collegamento veloce dell'aeroporto di Reggio Calabria con Messina ed altri eventuali scali, nonché per l'introduzione di agevolazioni tariffarie e l'istituzione del sistema informativo dei servizi di mobilità nello Stretto.
Per il precedente iniziale triennio (2010-2013), questo Ministero ha indetto, una procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto marittimo veloce di passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, per la somma omnicomprensiva di € 24.999.000,00.
Il servizio, esercito dalla società aggiudicataria Consorzio Metromare dello Stretto, iniziato il 28 giugno 2010 e si concluderà il 28 giugno 2013.
Per il rifinanziamento di tale servizio è intervenuto da ultimo l'art. 34 –undecies - del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 221/12, che ha integrato l'art. 1, comma 1031, lettera b), della Legge 296/2006 (legge Finanziaria 2007), introducendo fra le finalità del fondo per la mobilità locale per gli anni 2013, 2014, 2015 e 2016 quelle di cui al già citato art. 8, comma 4 del DL 159/07.
A fronte dell'introduzione, pertanto, di una nuova finalità rispetto a quelle già previste per il riparto del fondo per la mobilità locale è stato verificato che il suddetto fondo non presenta disponibilità sufficienti, a legislazione vigente, considerato che le

risorse relative all'art. 1 comma 1031 della legge 296/2006 si riferiscono alle annualità 2007, 2008, 2009 e che il capitolo 7251/MIT, sul quale insiste il suddetto fondo, reca solo residui propri.
Per far fronte alla descritta situazione sono in corso incontri per il reperimento delle risorse necessarie per la prosecuzione del servizio in argomento per un ulteriore triennio (2013-2016)

SERVIZI PUBBLICI RITENUTI NECESSARI AD ASSICURARE LA CONTINUITÀ TERRITORIALE

Nel corso dell'anno 2012 è stato firmato il contratto di servizio tra la Regione Toscana e la società Moby aggiudicataria della gara di privatizzazione della società di navigazione marittima regionale toscana To.re.mar con la cessione al 100% del pacchetto azionario alla stessa società Moby, realizzando così quanto stabilito dall'art. 19-ter della Legge 166/2009 per l'armonizzazione del cabotaggio nazionale ai principi di diritto comunitario.
In data 18 luglio 2012 è stata stipulata la Convenzione Rep. n. 54/2012 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società C.I.N., soggetto aggiudicatario della procedura di gara per l'esercizio dei collegamenti marittimi con isole maggiori e minori nazionali. Tale convenzione avrà la durata di otto anni e prevede un corrispettivo di € 72.685.642,00 per ciascuno degli anni di esercizio.
In data 30 luglio 2012 è stata stipulata la Convenzione Rep. n. 55/2012 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Compagnia delle Isole, soggetto aggiudicatario della procedura di gara per l'esercizio dei collegamenti marittimi fra la Sicilia e le isole minori siciliane precedentemente eserciti dalla società Siremar di Navigazione. Tale convenzione avrà la durata di dodici anni e prevede un corrispettivo di € 55.694.895,00 per ciascuno degli anni di esercizio.
A seguito della stipula delle succitate Convenzioni ha avuto inizio, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per gli aspetti di relativa competenza, l'attività di vigilanza prevista ai sensi dell'art. 10 di entrambe le Convenzioni.
Con D.D. in data 14 novembre 2012 è stato costituito il Comitato di Vigilanza interministeriale con il Ministero dell'Economia e delle Finanze per la vigilanza prevista ai sensi delle Convenzioni Tirrenia e Siremar per la verifica dell'esatta esecuzione degli oneri di servizio pubblico imposti dalle predette Convenzioni.
Contestualmente tra la fine del mese di novembre ed il mese di dicembre dell'anno è stato attivato e svolto, a campione, il controllo sull'attività convenzionale sia di C.I.N./Tirrenia che di CdI/Siremar tramite verifiche effettuate su linee, mezzi, approdi, sedi societarie e biglietterie.

CONTRIBUTO DI SOVVENZIONE E VERIFICHE AMMINISTRATIVO-CONTABILI, ANCHE MEDIANTE SOPRALLUOGHI PRESSO LE SEDI DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE (CAP. 1960)

La legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 ha stanziato sul capitolo 1960, in termini di competenza e di cassa, € 184.942.251,00.
Nel corso del primo semestre si è provveduto all'impegno e al pagamento di un primo acconto di sovvenzione alle Società Tirrenia in A.S., Caremar, Laziomar, Saremar, Siremar in A.S. e Regione Toscana per un ammontare complessivo di € 56.931.506,00. in A.S. Successivamente si è provveduto all'impegno ed al pagamento di un secondo acconto di sovvenzione alle Società Tirrenia in A.S.,

Caremar, Laziomar, Saremar, Siremar in A.S. e alla Regione Toscana per un ammontare complessivo di € 44.379.066,25.
Inoltre, nel corso del primo semestre, è stata predisposta ed inviata al Ministero dell'Economia e delle Finanze la richiesta di riassegnazione fondi per un totale di € 220.231,39.
Tali fondi contribuiscono al finanziamento del cap. 1624 (Missioni di servizio) e 1860 (Contributi per la promozione del cabotaggio). Nel corso del secondo semestre 2012 si è provveduto all'impegno e al pagamento alla Società Siremar in A.S. di un terzo acconto di sovvenzione per un ammontare di € 8.354.234,25.
Successivamente, a seguito del completamento della procedura di privatizzazione della Società Tirrenia in Compagnia Italiana di Navigazione e della Società Siremar in Compagnia delle Isole si è provveduto all'impegno e al pagamento del totale spettante quale saldo di sovvenzione 2012 ammontante ad € 29.016.108,28 a favore di Compagnia Italiana di Navigazione e ad € 22.233.402,08 a favore di Compagnia delle Isole.
Inoltre si è provveduto all'impegno e al pagamento della 3^ e 4^ rata trimestrale a favore della Regione Toscana.
Infine, ai sensi dell'art. 1, comma 311, della Legge n. 228 del 27 dicembre 2012 (Legge di Stabilità per l'anno finanziario 2013), si è provveduto al solo impegno del totale spettante, quale saldo di sovvenzione 2012, a favore della Regione Campania, della Regione Lazio e della Regione Sardegna per un totale di euro 17.422.509,20.

SGRAVI CONTRIBUTIVI

La legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 ha stanziato sul capitolo 1880, in termini di competenza e di cassa, € 333.053.242,00.
Nel corso del 2012 si è provveduto ad avviare l'istruttoria relativa a richieste dell'INAIL e dell'INPS. Successivamente, si è provveduto ad impegnare l'importo di € 56.283.542,70 a favore dell'INAIL quale saldo relativo all'anno 2010 ed acconto anno 2011. Quindi si è provveduto al pagamento degli impegni sopracitati.
Successivamente, nel corso dell'anno si è provveduto all'impegno e successivo pagamento a favore dell'INPS dell'importo di € 194.534.371,14 quale saldo anno 2007 ed € 82.235.328,16 (residua disponibilità del capitolo) quale primo acconto anno 2008.

NAVIGAZIONE INTERNA - GESTIONE GOVERNATIVA LAGHI

Oltre alla normale attività di gestione del capitolo di spesa 1970 relativo al pagamento della sovvenzione annua per l'esercizio dei servizi lacuali della Gestione Governativa Laghi Maggiori, di Como e di Garda, regolarmente pagata, nonché all'impegno e pagamento delle spese di carattere patrimoniale per il funzionamento dei servizi di navigazione lacuale (cap. 7697), si rappresenta quanto segue.
Nel mese di maggio 2012 è stato fornito il parere, richiesto dalla Gestione Governativa Laghi, sulla concessione delle aree e delle strutture della Navigazione Interna Piemonte, appartenenti al demanio.
E' stata fornita risposta ad una nota di lamentela avanzata dalla Comunità di Lavoro "Regio Insubrica" circa il taglio avvenuto alle risorse finanziarie della Gestione Navigazione Laghi (nello specifico per quella del Lago Maggiore).
Sono stati predisposti, nei primi mesi del 2012, una serie di Appunti al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alle problematiche legate alla situazione

finanziaria della Gestione Governativa per i Laghi Maggiore, di Garda e di Como a seguito dei tagli effettuati sul capitolo della sovvenzione (cap. 1970) dalle misure di razionalizzazione della finanza pubblica operate nei mesi precedenti, nonché a seguito dell'entrata in vigore dal 17 gennaio 2012 della Legge 217/2011, concernente "disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità Europea" escludendo di fatto, per la navigazione interna, la "non imponibilità" IVA, finora vigente, per le cessioni di navi, apparati motori, componenti e parti di ricambio delle navi, ivi compresi carburanti e lubrificanti, nonché per tutte le prestazioni di servizi ad esse connesse. L'entrata in vigore della suddetta Legge ha comportato per la Gestione Governativa Laghi un maggior onere che, limitatamente al puro esercizio, è valutabile in circa € 5.000.000 annui. Si segnala, in ordine al quadro finanziario, che il bilancio di previsione, alla data del 15 maggio 2012, ha riportato un disavanzo da finanziare di € 6.083.000. E' intervenuto successivamente l'art. 16, comma 1, del decreto legge n. 83 del 22 giugno (legge di riassegnazione) che ha conferito € 6.000.000 sul capitolo 1970 ai fini del consolidamento del bilancio preventivo della Gestione Governativa Laghi.
E' stato, altresì, approvato il bilancio di previsione 2012 ed il bilancio consuntivo 2011 della Gestione Governativa in parola.

RILEVAZIONE STATISTICA DEI FLUSSI DI TRASPORTO MARITTIMO

Nel campo dell'elaborazione statistica nel corso del 2012 è proseguita, come per i precedenti anni, l'ordinaria attività di raccolta ed elaborazioni di dati statistici.
Inoltre, è proseguita l'attività, svolta in collaborazione con il Servizio Statistico di questo Ministero ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e l'Istat, la cui finalità è quella di ottimizzare il monitoraggio e la fornitura dei dati relativi all'attività delle società di navigazione sovvenzionate, con ulteriori approfondimenti per le linee non sovvenzionate, al fine di delineare un quadro di indagine per il riassetto del settore dell'intervento pubblico in materia di collegamenti marittimi, con particolare riguardo alla scadenza nel 2008 della Convenzione tra lo Stato e le società dell'ex Gruppo Tirrenia, poi prorogata al 30 settembre 2010 dalla Legge 166/2009 e sino al termine della procedura di privatizzazione delle società pubbliche sovvenzionate, dalla Legge 163/2010.
E' stata implementata l'attività di collaborazione con l'ufficio di statistica per il controllo sullo stato dei lavori e sulla tempistica riguardante il software relativo alla procedura online per la rilevazione del traffico marittimo delle merci e passeggeri.
Durante il corso dell'anno si sono tenute due riunioni del Gruppo di Lavoro costituito per la predetta attività.
In particolare, nell'ultima riunione tenutasi, il 21/11/12 è stato presentato l'applicativo denominato ADES, finalizzato alla raccolta dei dati statistici sul traffico marittimo e sono state definite le modalità di gestione dello stesso sistema ADES.

CABOTAGGIO

Nel corso del periodo in esame è proseguita l'attività di ricezione, monitoraggio e registrazione dei dati relativi al traffico di cabotaggio pervenuti dagli Uffici marittimi periferici.
Si è provveduto ad acquisire e visionare, come già in precedenza, la documentazione trasmessa dagli Uffici marittimi periferici, ai fini della verifica della rispondenza dei requisiti delle navi comunitarie e di quelle iscritte al Registro Internazionale alla

normativa vigente richiedendo, ove necessario, l'integrazione della certificazione mancante.
Questa Direzione ha collaborato, sia in via formale sia per le vie brevi, con le Autorità periferiche, nel fornire chiarimenti in merito all'attuazione della normativa vigente in materia di cabotaggio marittimo, in particolare per quanto concerne le variazioni intervenute in materia di navi iscritte nel Registro Internazionale. Inoltre, sono stati forniti chiarimenti in materia di cabotaggio marittimo insulare, in particolare in ambito di controlli di legittimità.
E' stata, altresì, svolta l'opportuna attività esplicativa per le società di navigazione interessate ad ottenere i benefici previsti dalla normativa vigente in materia di sgravi contributivi.
Si è provveduto ad integrare, con i dati affluiti nel corso del 2012 l'archivio informatico relativo alle navi che effettuano traffico di cabotaggio marittimo.
Inoltre, si è data risposta ai questionari proposti dai competenti uffici comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi esercenti il servizio di collegamento marittimo in convenzione con lo Stato italiano.
Con nota del 25 luglio 2012 è stato fornito riscontro all'Autorità di Polizia Giudiziaria della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Savona in ordine ad una richiesta di parere circa le attività da ricomprendere nell'accezione di cabotaggio di cui all'art. 224 Cod. Nav., nei termini di cui al Reg. CEE 3577/92 e successive interpretazioni della Commissione Europea.

PROMOZIONE E COORDINAMENTO INIZIATIVE ED EROGAZIONE CONTRIBUTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA, DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E DELLA QUALITÀ DEL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Ai fini di un miglioramento delle misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi attuate a bordo delle navi mercantili e da pesca, gli armatori delle unità suddette devono inviare al Ministero, per la successiva approvazione, i c.d. "Piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro"; nei Piani devono essere riportati oltre che le caratteristiche della singola unità anche la valutazione dei rischi connessi allo svolgimento del lavoro a bordo nonché le misure di prevenzione previste. Dopo l'istruttoria tecnica, finalizzata alla verifica della conformità del Piano a quanto disposto dal D.lgs 271/99, il Piano è approvato.
E' stata svolta anche un'attività volta ad erogare contributi per il miglioramento della qualità e della continuità territoriale nel settore del trasporto marittimo nonché contributi per l'innovazione tecnologica nel settore cantieristico.
Nel corso del 2012 si è operata anche l'attività istituzionale di attuazione delle leggi attinenti al credito navale (leggi n. 234/89, 132/94 e 88/01) terminando completamente gli adempimenti contabili. Si è proceduto a pagamenti per euro 44.250.612,37 (capitolo 1800 pg 23 e 24). Si è proceduto, inoltre, all'emanazione del decreto di determinazione del contributo in via definitiva e di pagamento di quota parte del saldo provenienza esercizio 2009 pari a € 563.785,36 (capitolo 7614) per il progetto di innovazione :C.6213 - OPO 382687. Si è proceduto, altresì, all'emanazione del decreto di determinazione del contributo in via definitiva e al pagamento di quota parte del saldo provenienza esercizio 2009 per il progetto innovativo di processo: PR08.- Sistemi informativi innovativi per la progettazione navale, pari ad euro 1.299.586.85, per una somma complessiva di 1.863.372,21.
La somma complessivamente erogata comprendente anche ruoli di spesa fissa (capitoli 7602,7607,7609,7609) è di 200.712.145,83 euro.

PROMOZIONE DELLA RICERCA PER MIGLIORARE LA COMPETITIVITÀ DEL COMPARTO MARITTIMO

Il ruolo della ricerca navale è in funzione del consolidamento e del miglioramento dell'industria navalmeccanica. I finanziamenti sono di supporto per le innovazioni nella cantieristica e nella sicurezza in mare.
Nel corso dell'anno 2012 si è provveduto, per il tramite degli uffici periferici del MEF ex DPT, a pagare i ruoli di spesa fissa gravanti sul capitolo 7618 a favore dei relativi istituti di credito per progetti di ricerca dell'INSEAN e del CETENA per un totale di 4.108.599,00 euro. Per quanto attiene all'attività di erogazione di contributi alla ricerca, nel 2012, dal punto di vista finanziario e progettuale, si è proceduto alle incombenze relative alla chiusura contabile del "Programma di ricerca sulla sicurezza del diporto 2006-2008", per il quale negli anni precedenti non era stato possibile liquidare il saldo complessivo spettante, a causa della limitatezza delle disponibilità di bilancio, e al contempo l'avvio di un nuovo progetto e a tal fine sul capitolo 1962 sono stati emanati 2 decreti di pagamento a favore del CETENA pari complessivamente a 96.919 euro.

CONTRIBUTI AD ORGANISMI INTERNAZIONALI PER ATTIVITÀ INTERESSANTI LA NAVIGAZIONE

L'Italia quale membro dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) partecipa alla corresponsione di un contributo alle spese di funzionamento dell'Organizzazione stessa in virtù della legge n. 909 del 22 maggio 1956, ed al pagamento a favore Dipartimento di Stato USA del contributo al Servizio Sorveglianza Ghiacci galleggianti nel Nord Atlantico finalizzato a sostenere i costi relativi al servizio di pattugliamento per garantire la sicurezza della navigazione, ai sensi della Convenzione Internazionale SOLAS, ratificata dalla legge n. 538 del 26 maggio 1966.
La disponibilità di fondi inizialmente assegnata di € 806.000.00 si è esaurita con l'impegno e pagamento di € 786.606,79 quale contributo italiano per il 2012 alle spese di funzionamento dell'IMO, e con l'impegno e pagamento di € 17.362,00 quale contributo italiano per il 2012 alle spese di partecipazione al WP6 dell'OCSE.
Per quanto riguarda il Servizio di sorveglianza ghiacci nel Nord-Atlantico, il Dipartimento di Stato USA non ha fornito alcuna richiesta per l'anno in questione.

VIGILANZA NEL SETTORE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

L'attività di vigilanza e il monitoraggio nel settore della nautica da diporto, in ottemperanza a quanto previsto dai D.M. 175/2003 e dal D. Lgs.vo 171/2005 (Codice Nautica da diporto) è condotta con il concerto del Ministero dello Sviluppo economico.
Per quanto riguarda la vigilanza sull'attività di certificazione degli organismi notificati si sono definite le procedure sia per il rinnovo dell'autorizzazione agli organismi in scadenza sia per il rilascio di nuove autorizzazioni, in sede di Struttura tecnica, organismo formato da rappresentanti del MIT e del MISE. E' stata effettuata una riunione della sopracitata Struttura finalizzata all'autorizzazione ad operare, ai sensi del D.L.gs.vo 171/2005, per gli organismi notificati ANS s.r.l. di Roma e ENAVE s.r.l. di Fano.

In merito all'attività di vigilanza sul mercato della nautica da diporto, sono state effettuate ispezioni presso cantieri costruttori, espositori e commercianti di imbarcazioni da diporto, fiere espositive del settore. E' proseguita l'attività istituzionale di collaborazione con le autorità periferiche in ordine all'applicazione del Decreto 171/2005, la collaborazione con il MISE anche attraverso periodiche riunioni, nonché l'attività istituzionale in risposta ai quesiti posti dall'utenza.
Sono state avviate anche le procedure previste a difesa dei consumatori (es: RAPEX) su specifiche segnalazioni provenienti dalla direzione generale della Motorizzazione o da soggetti terzi, relative a componenti di unità da diporto.
Si è partecipato inoltre alle seguenti riunioni periodiche internazionali in ambito UE: ADECO, Working Group Thecnical Harmonization.
L'attività finalizzata al rilascio e/o al rinnovo delle autorizzazioni nel settore del trasporto di sostanze alimentari liquide sfuse (D.M. 474/88) ed in particolare sul trasporto marittimo di acqua potabile è proseguita con il rilascio del parere ai fini dell'autorizzazione su una nave. Deve essere però rinnovato il Decreto istitutivo scaduto a giugno della Commissione Tecnica interministeriale per il trasporto marittimo di acqua potabile, che viene autorizzato dal Ministro della Marina Mercantile (ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), di concerto con il Ministro della Salute e con quello dell'Ambiente, previo accertamento dell'idoneità tecnica della nave cisterna da parte della citata Commissione: l'attività relativa al rilascio di pareri di congruità tecnica economica su alcuni collegamenti marittimi sovvenzionati è proseguita per la Regione Sicilia. Al riguardo si segnala la predisposizione di una bozza di una Convenzione con le Regioni per regolamentare tale attività, presentata dal direttore generale di questa Direzione alla Regione Sicilia.

REGIME GIURIDICO AMMINISTRATIVO DEL NAVIGLIO

I provvedimenti predisposti riguardano le autorizzazioni nomi navi, per le quali è necessaria la partecipazione procedimentale di MARITELE, le autorizzazioni all'iscrizione nel Registro Internazionale, alla temporanea dismissione di bandiera per locazione a scafo nudo, alla stazzatura all'estero ed alle deroghe di stazza. Al fine di ottimizzare le procedure per il rilascio di atti autorizzativi alle imprese armatoriali, si è provveduto a scadenzare i tempi di risposta alle istanze, informando gli interessati entro 20 gg., fermo restando la definizione del provvedimento definitivo nei termini di completamento dell'istruttoria. Si evidenzia che alcune tipologie di istanze sono subordinate alla successiva costruzione della nave il cui completamento e consegna di verifica anche diversi mesi dopo la ricezione della domanda e spesso anche oltre il periodo temporale dell'anno. Pertanto non sussiste necessariamente una coincidenza di numero di istanze pervenute ed evase in un arco temporale definito.
In riferimento ai provvedimenti riguardanti le autorizzazioni nomi navi, si fa presente che sono state rilasciate n. 34 autorizzazioni all'iscrizione nel Registro internazionale ed è stato dato avvio all'istruttoria di n. 40 di richieste di iscrizione;
Sono state rilasciate n. 6 autorizzazioni alla temporanea dismissione di bandiera di navi italiane.
Sono state rilasciate n. 27 autorizzazioni di assegnazione nome alle navi ed è stata evasa n. 1 di richiesta di autorizzazione di stazzatura all'estero.
Si è provveduto all'aggiornamento dello schedario naviglio, che comporta una gestione quotidiana delle comunicazioni pervenute dagli Uffici marittimi periferici in relazione ad ogni variazione che riguarda le unità iscritte nei registri delle navi maggiori (Matricole, Registro Internazionale, Registri Speciali); è stato fatto,

all'inizio dell'anno, il controllo complessivo delle navi iscritte al 31 dicembre 2011 con numerosi aggiornamenti ed attualmente, ne risultano 1400.
In relazione alla partecipazione al Gruppo di Lavoro Banca Dati Naviglio, si è proceduto nell'attività di coordinamento per l'avvio del sistema informatico Banca Dati Naviglio realizzato nell'ambito del contratto Rep. 3157\2005 che ha per oggetto il sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e per le emergenze in mare VTS di Fase 2.

PATENTI NAUTICHE - NUOVI PROGRAMMI E MODALITÀ DI ESAME (ATTUAZIONE ART. 29, COMMA 5 DEL DM 29 LUGLIO2008, N. 146)

Nel primo trimestre dell'anno, presso gli Uffici Motorizzazione Civile di Ancona, Bologna, Grosseto, Latina e Reggio Calabria, le Capitanerie di porto di Cagliari, Genova, Palermo e Ravenna, e gli Uffici Circondariali Marittimi di Porto Santo Stefano e Sanremo, si è svolta una breve fase di sperimentazione delle nuove modalità di esame e del relativo software.
Sulla base delle relazioni inviate, al termine della sperimentazione, dai predetti uffici periferici, e delle osservazioni e proposte pervenute a questa Direzione da cittadini e operatori del settore diportistico, l'apposito Gruppo di lavoro sta procedendo a una revisione integrale del database dei quiz, completata all'85%.
Parallelamente la bozza di decreto è stata revisionata congiuntamente all'Ufficio Legislativo, alla Direzione Generale della Motorizzazione Civile e al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, e inviata al medesimo Ufficio Legislativo per l'iter di approvazione.
Prosegue il costante aggiornamento, su segnalazione delle varie Questure, dell'elenco delle persone soggette a esecuzione, cessazione o revoca di misure di sicurezza personali e/o misure di prevenzione di cui all'Art. 37 del D.M. 146/2008.
Sono state date n. 750 comunicazioni a tutte le Capitanerie di porto e agli Uffici Circondariali marittimi.

ATTIVITÀ DI ANALISI E CONTRIBUTI IN RELAZIONE A PROPOSTE DI LEGGE, MODIFICHE NORMATIVE ED INTERROGAZIONI PARLAMENTARI

Nel corso dell'anno è stata svolta una intensa attività volta a fornire elementi utili su materie di competenza diretta e anche indiretta al fine di emanare nuove normative o modificare discipline esistenti.
Tra i contributi più significativi si segnalano:
- l'esame degli emendamenti proposti di semplificazione legislativa in materia di trasporto marittimo che non richiedono oneri aggiuntivi a carico dello Stato;
- l'esame dell'emendamento proposto di istituzione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto che include l'archivio telematico centrale e lo sportello telematico del diportista (approvato dagli artt. 217 e segg. della Legge di Stabilità 2013).
- Con dell'introduzione dell'art. 49bis del codice della nautica che ha previsto la possibilità di poter effettuare attività di noleggio occasionale da svolgersi con unità da diporto, è stato istituito un apposito tavolo tecnico con i ministeri concertanti al fine di predisporre la bozza di decreto interministeriale contenente le modalità di comunicazione per lo svolgimento della suddetta attività.
Allo stato attuale la bozza definitiva del decreto, già firmata dal Ministro di questo Dicastero, è al MEF per il prosieguo dell'iter di emanazione.

Com'è noto il D.L. 13.5.2011, n. 70, convertito con modificazioni in Legge n. 106 del 12.7.2011 (c.d "decreto sviluppo") ha introdotte con l'art. 3 significative modifiche legislative concernenti l'art. 1 del D. Lgs 18.7.2005 (codice della nautica da diporto). In particolare, le modifiche hanno riguardato la riformulazione dei commi 1 e 2 del succitato art. 1, estendendo, di fatto, il regime amministrativo previsto per le unità da diporto, comprese quelle impiegate ad uso commerciale, alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. Con Prot. n.16025 del 03 ottobre 2012 è stata emessa una circolare esplicativa riguardante le istruzioni operative per la gestione amministrativa delle suddette navi.

Si è provveduto a redigere il testo del decreto ministeriale di cui all'art. 64 del D.lgs.vo 171/2005, che prevede l'istituzione di un "diritto di ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche". L'individuazione di tale diritto è stata possibile grazie allo svolgimento di un'attività di monitoraggio di costi e introiti presso gli uffici periferici della Capitaneria di Porto e della Motorizzazione Civile. Il decreto firmato dal Signor Ministro è stato trasmesso, accompagnato da una relazione illustrativa, alla Corte dei Conti che ha provveduto alle registrazioni di competenza.

E' proseguita l'attività di monitoraggio, presso gli uffici periferici di questa Amministrazione, per la rilevazione e lo studio dei costi e degli introiti scaturenti dalle attività di svolgimento degli esami e di rilascio delle patenti nautiche, provvedendo, altresì, all'integrazione dei dati richiesti con la richiesta della specifica delle eventuali ed ulteriori voci di spesa.

A seguito di incontri e riunioni tenutesi con l'Ufficio Legislativo di questo Ministero e con i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, si è pervenuti alla stesura del testo definitivo del decreto interministeriale previsto dall'art. 23 della legge 7/12/1999, n. 472, per l'istituzione di un gettone di presenza da corrispondere ai componenti delle commissioni d'esame per il conseguimento delle patenti nautiche. Il Decreto è stato trasmesso all'Ufficio legislativo per la firma dei Ministri competenti.

E' stata predisposta una bozza di decreto a firma del Ministro contenente modifiche e integrazioni al D.M. 25.2.2009 (requisiti per il riconoscimento delle associazioni nautiche di livello nazionale) ed una bozza di disegno di legge per la modifica normativa della "tassa di stazionamento" (D.L. 201/2011), poi divenuta "tassa di possesso".

Sono state redatte, inoltre, le seguenti proposte normative:

- delega per adeguamento della disciplina in materia di salute e sicurezza dei lavoratori marittimi e portuali alle disposizioni del Decreto legislativo 81/2008 e successive modificazioni;
- adeguamento della normativa prevista dal decreto legislativo 112/1998 per attribuire la competenza statale in materia di titoli professionali della navigazione interna;
- adeguamento degli artt. 1091 e 1094 del C.N. alla Carta Sociale Europea;
- adeguamento dell'art. 368 del C.N. alle disposizioni della Convenzione OIL MCL 2006;
- modifica della normativa sulle medaglie d'onore per lunga navigazione con l'abolizione della medaglia e l'istituzione del Diploma di lunga navigazione;
- schema di disegno di legge recante modifiche al R.D. 2/9/1985 n. 636 approvazione regolamenti di sanità marittima in materia di medici di bordo;
- è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il testo del D.I. 28 feb. 2012, relativo all'aggiornamento dei medicinali a bordo di navi italiane; a seguito delle osservazioni pervenute da parte delle Associazioni armatoriali di categoria, il decreto è stato sospeso per motivi legati all'aggiornamento dei medicinali contenuti nelle tabelle allegate al Decreto stesso.

TITOLI PROFESSIONALI MARITTIMI PER IL DIPORTO

Nel corso dell'anno questa Direzione ha continuato a svolgere la propria attività volta ad illustrare e a chiarire aspetti del D.M. 121/05. Si è provveduto, pertanto, a rispondere ai quesiti pervenuti, sia da parte di privati cittadini sia da parte degli Uffici periferici.
E' stata completata la egistrazione e classificazione dei titoli professioni del diporto rilasciati dagli Uffici periferici nel periodo 2005-2011. Tali dati sono stati inseriti nel sito web istituzionale e quindi resi disponibili alla consultazione dell'utenza.
Sulla base di una reciproca collaborazione e di una periodica consultazione su tematiche di interesse comune si sono svolti alcuni incontri con le Autorità britanniche. Tali incontri sono motivati anche dalla necessità di agevolare l'attività dei marittimi italiani che operano su unità che battono la Red flag.

CERTIFICATI STCW

Nel corso del 2012 è proseguita l'attività di verifica di autenticità e veridicità dei certificati adeguati rilasciati a marittimi italiani; sono stati verificati n. 652 certificati.
Inoltre, è stata aggiornata la banca dati delle certificazioni IMO emesse o rinnovate ai marittimi italiani nel corso del corrente anno fino a tutto il mese di novembre 2012 per un totale di 4386.
Per gli endorsement rilasciati dalle Autorità consolari italiane all'estero, è proseguita l'archiviazione di tali dati al fine della creazione di una banca dati di 1883 endorsement.

DIRETTIVA 106/2008/CE

Nel corso dell'anno è pervenuta una nota dalla PCM – concernente EU PILOT n. 3904 – relativa ad una non corretta applicazione da parte dell'Italia della Direttiva 2008/106/ec a seguito della quale, sono state effettuate riunioni di coordinamento con il Comando Generale ed il Ministero della Pubblica Istruzione ed è stata formulata una risposta condivisa per la Commissione Europea.
Inoltre la Divisione I di questa Direzione è stata sottoposta ad Audit ai sensi della normativa UNI EN ISO 9001:2008 che ha interessato anche parte del personale appartenente a tale ufficio.
L'Audit è stato predisposto al fine di ottemperare agli obblighi internazionali e comunitari, previsti rispettivamente dalla Regola I/8 (sistema di qualità) della Convenzione Internazionale IMO STCW'78, nella sua versione aggiornata nonché dall'art. 10 (sistema di qualità) della Direttiva 2008/106/CE concernente requisiti minimi per la formazione della Gente di mare, attuata con il decreto legislativo 136/2011.
L'Audit ha avuto esito positivo ed è stato rilasciato dalla Società TUV Sud Italia Srl, ente indipendente di certificazione ed ispezione presente in Italia dal 1987, il certificato n. 50 100 11653 UNI EN ISO 9001:2008.
Il processo di qualità in parola ha investito le seguenti linee di attività:
1. definizione della disciplina nazionale inerente alla formazione del personale marittimo in attuazione delle Convezioni internazionali e delle norme comunitarie;
2. controllo e monitoraggio delle modalità di attuazione della disciplina nazionale e di formazione del personale marittimo;

UPDATE OF INFORMATION IN THE STCW INFORMATION SYSTEM

Nel corso dell'anno si è provveduto a collazionare, verificare ed armonizzare dati relativi a n. 4204 Ufficiali di coperta e di Macchina italiani, n. 576 Comuni di coperta e di Macchina italiani e dati relativi a n. 331 endorsement rilasciati dagli Uffici Consolari italiani ad Ufficiali e comuni di coperta e di macchina stranieri da inserire nel sistema informatizzato dell'EMSA 2011.
È stata assicurata la partecipazione di un rappresentante della Direzione al Workshop organizzato dall'Emsa relativo all'immissione dei dati sia nella banca dati relativa ai certificati rilasciati sia alla gestione delle pagine relative allo Stato nel portale STCW-IS.

CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO (MLC) 2006

In merito alla ratifica della Convenzione OIL MLC 2006, si fa presente che è in corso presso il MAE la procedura istruttoria che porterà alla ratifica della Convenzione. A seguito dell'entrata in vigore della Convenzione il 20 agosto 2012 sono stati sollecitati sia il Gabinetto che l'Ufficio Legislativo in merito all'urgenza di addivenire alla ratifica della Convenzione.

AGGIORNAMENTO TITOLI PESCA

È proseguito nel corso dell'anno l'esame della documentazione nazionale ed internazionale relativa al settore della pesca. È stata effettuata una riunione in data 17 ottobre 2012, con tutte le organizzazioni di categoria per illustrare il programma e le iniziative per la revisione dei titoli professionali marittimi relativi al settore. In relazione alle osservazioni e pareri espressi si sta predisponendo un provvedimento normativo per aggiornare i titoli professionali della pesca attualmente previsti dal Regolamento al Codice della navigazione.

TONNAGE TAX

Nel corso dell'anno si è provveduto a coordinare le procedure di inserimento dei dati relativi alla tonnage tax ed è stato fornito supporto telefonico alle Società coinvolte dal regime fiscale in questione. Si è proceduto, inoltre, ad esaminare aspetti della normativa fiscale con l'Agenzia delle Entrate al fine della predisposizione di un tavolo di lavoro alla luce delle rilevazioni riscontrate in sede di inserimento dei dati. (n. 72 Società, n. 703 navi e n. 1571 cadetti). A seguito del controllo effettuato sull'effettivo svolgimento dell'obbligo formativo imposto alle Società armatrici, sono emerse discordanze tra i dati trasmessi dall'Agenzia delle Entrate e quelli comunicati da nove Società armatrici per le quali sono state inviate note informative all'Agenzia stessa.

LEGGE 343/1995

Al fine di risolvere l'annosa problematica concernente il rimborso delle spese sostenute per il conseguimento dell'addestramento obbligatorio STCW ai sensi della legge 343/1995, si è presentato un emendamento che prevede il rimborso delle somme dovute attraverso il riconoscimento del credito di imposta.

MEDAGLIE D'ONORE PER LUNGA NAVIGAZIONE

Nel corso dell'anno è stato effettuato il pagamento del contratto 2011 per la somma di € 76.621,38 e predisposto l'impegno per il contratto 2012 relativamente alla somma di € 65.801, 61 (cap. 1622 p.g. 24).
Nell'anno, sono pervenute n. 121 istanze di conferimento di cui 100 sono gli aventi diritto, 15 sono in istruttoria per mancanza di documentazione e 6 sono state respinte per mancanza di requisiti. Nel corso del 2012 è stata predisposta una spedizione di n. 316 brevetti di conferimento ed una spedizione di onorificenze (97 oro, 25 argento e 6 di bronzo) a copertura delle istanze pervenute fino ad ottobre 2002.
Al fine di risolvere il problema legato all'acquisto delle onorificenze metalliche, è stato predisposto un provvedimento normativo che prevede l'abolizione delle stesse ed il conferimento del brevetto di lunga navigazione, con la possibilità dell'avente diritto di fregiarsi della stessa.

Nel quadro degli adempimenti previsti per il 2012, relativamente all'Obiettivo strategico "Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali ed al connesso Obiettivo operativo: Proseguimento dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali, già finanziate ed in corso di esecuzione, si rappresenta quanto segue.
Nella declinazione dell'obiettivo in esame, con riferimento ai 10 interventi infrastrutturali precedentemente individuati, si è provveduto nella 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.
I risultati della suddetta attività sono analiticamente riportati nella tabella riassuntiva.
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 2012.
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 nella tabella in argomento, evidenziandone le rispettive motivazioni in appositi riquadri posti in calce alla stessa.

Autorità Portuale	Opere	Costo opera	Importo finanziato	Importo Assegnato a tutto il 31/12/2011	Spese stimate a tutto il 31/12/2011	Stime	Effettivo utilizzo ribasso			% avanzamento lavori al 31/12/2012	Stime	Effettivo
						Spese a tutto il 31/12/2012	Spese I° semestre 2012	Spese II° semestre 2012	Utilizzo ribasso totale al 31/12/2012		% avanzamento lavori al 31/12/2012	% avanzamento lavori al 31/12/2012
Civitavecchia	Dragaggio Porto Canale di Fiumicino	1.453.600,00	1.017.520,00	1.017.520,00	150.000,00	1.017.520,00	154.525,40	31.099,28	185.624,68	6,00 %	100,00%	100,00
Napoli	Adeguamento strutturale bacino in muratura n.2	23.100.000,00	18.370.329,14	18.370.329,14	229.218,14	6.126.407,00	240.300,40	338.283,00	578.583,40	0,00%	37,34%	1,78
Napoli	Lavori di adeguamento della darsena a terminal containers, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento	164.000.000,00	112.245.793,40	112.245.793,40	10.021.980,39	63.000.000,00	10.112.724,76	5.005.428,53	15.118.153,29	0,00%	75,00%	5,88
Olbia G.Aranci	Opere per la realizzazione dell'impianto antincendio	1.300.972,85	1.300.972,85	1.300.972,85	0,00	1.300.972,85	24.505,15	0,00	24.505,15	3,84%	100,00%	0,00
Olbia G.Aranci	Sede Autorità portuale	4.243.066,17	1.079.027,15	1.079.027,15	0,00	1.079.027,15	0,00	0,00	0,00	9,27%	100,00%	95,00
Piombino	Tombamento Darsena Lanini	3.500.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	120.000,00	2.450.000,00	169.136,96	1.121,76	170.258,72	0,00%	80,00%	0,00
Ravenna	Adeguamento banchine operative	15.500.000,00	10.850.000,00	10.850.000,00	6.800.000,00	10.850.000,00	10.303.252,71	17.398,26	10.320.650,99	60,00%	100,00%	95,00
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale	8.412.000,00	4.488.400,00	4.488.400,00	0,00	2.000.000,00	6.677,67	1.212,86	8.090,53	0,00%	33,00%	0,00
Salerno	Consolidamento del molo Trapezio levante e della testata del molo Manfredi	32.371.883,89	32.371.883,89	32.371.883,89	15.460.113,52	27.300.000,00	18.166.659,33	5.278.383,97	23.445.043,30	62,00%	100,00%	72,43
La Spezia	Dragaggio fondale molo Fornelli est	16.940.000,00	11.856.000,00	11.856.000,00	100.000,00	11.856.000,00	498.824,74	81.864,00	580.688,74	1,00%	100,00%	5,00

I campi in grassetto sono stati rettificati per tenere conto delle effettive spese sostenute alla data del 31/12/2011

NOTE

Napoli	La percentuale effettiva si discosta da quella prevista per i seguenti motivi: 1) problematiche riscontrate nell'ambito delle stesura del progetto esecutivo del Bacino 2, a causa dell'ulteriore degrado delle barca-porta esistente e sorpresa geologica relativamente alla platea del citato bacino; 2) Conseguente parziale conseguente alle interferenze delle aree di cantiere con

	Quelle in concessione e/o appalti limitati. N.B. Si evidenzia che per entrambi i progetti le spese effettuate nel II° semestre 2012 ottengono all' avanzamento lavori, mentre gli importi precedentemente erogati ottengono alle voci di spesa prevista nelle somme a disposizione dell'amministrazione (progettazione, indagini, etc.)	
Olbia G.Aranci	Opere per la realizzazione dell'impianto ammarando	Lo scostamento tra avanzamento simato e quello effettivo è conseguenie a rallenamanto nalle procedure di affidamento lavori
Olbia G.Aranci	Sede Autorità portuale	opera realizzata con altre fonti di finanziamento
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale	Lo scostamento tra evanzamento slimato e quello effettivo è conseguenie a rallenamanto nelle procedure di affidamento lavori
La Spezia	Dragaggio fondale molo Fornelli est	Lo scostamento tra avanzamento sumero e quello effettivo è conseguenie e rallenamento nelle procedure di affidamento lavori

VIGILANZA E REGOLAZIONE DELLE ATTIVITA' PORTUALI

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 numerose 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;
- manati vari decreti di ricostituzione e/o integrazione delle Commissioni locali per i raccomandatari marittimi di cui all'art. 7 della legge n. 135/19777;
- 11/1/2012 – emanata circolare n. 349 riguardante la concessione dell'indennità di mancato avviamento al lavoro, per l'anno 2012, ai lavoratori portuali che prestano lavoro temporaneo nei porti ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84/1994;
- 16/1/2012 – emanata circolare n. 537 riguardante gli effetti della sentenza n. 6526/2011 del Consiglio di Stato sulle vigenti disposizioni relative alla formazione di alcuni atti di regolamentazione dei servizi tecnico-nautici;
- 26/1/2012 – emanata circolare n. 1238 recante istruzioni applicative delle modifiche normative apportate al D.P.R. 28/5/2009, n. 107, dal decreto-legge 24/1/2012, n. 1, con il quale sono state emanate disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività;
- 30/1/2012 – emanata circolare n. 1302 con la quale sono stati chiariti i presupposti per il rinascimento del premio di produttività ai concessionari del servizio di rimorchio portuale, ai sensi dei vigenti criteri e meccanismi per la determinazione delle tariffe del servizio;
- 8/2/2012 – emanata circolare n. 1756 riguardante le modalità di svolgimento dei procedimenti di organizzazione e disciplina dei servizi tecnico-nautici, ai sensi dell'art. 14 comma 1-ter della legge n. 84/1994;
- 15/2/2012 – emanato decreto direttoriale riguardante il "Fondo Agenti Marittimi e Aerei" (FAMA), diramato con circolare n. 2046 di pari data, con la quale è stata anche evidenziata l'avvenuta abrogazione ex lege delle tariffe obbligatorie dei raccomandatari marittimi;
- 23/2/2012 – predisposto e trasmesso all'Ufficio legislativo, con nota prot. 2410, un secondo schema di decreto interministeriale per l'adeguamento dell'ammontare delle tasse e dei diritti marittimi;

- 23/3/2012 – emanata circolare n. 3885 riguardante gli adempimenti di competenza della Autorità marittime e portuali in materia di organici delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84/1994 alla fornitura di lavoro temporaneo nei porti;
- 30/3/2012 – diramata, con circolare n. 4162, la sentenza del Consiglio di Stato, in adunanza plenaria, recante le modalità di valutazione circa il compimento dell'età ai fini della partecipazione ai concorsi;
- 11/04/2012 – emanata circolare n. 4733 recante i "numeri indice" da utilizzare per la revisione delle tariffe di rimorchio portuale nell'anno 2012;
- 13/04/2012 – emanata circolare n. 4839 riguardante i rispetto dei termini di trasmissione al Ministero delle relazioni annuali sul lavoro portuale previste dall'art. 9, c.3, lett. c), della legge n. 84/1994;
- 24/04/2012 – emanata circolare n. 5304 recante disposizioni in merito alla cancellazione dai registri degli ormeggiatori per il raggiungimento dei limiti di età previsti dalla normativa vigente per il riconoscimento della pensione di vecchiaia;
- 27/04/2012 – emanata circolare n. 5510 riguardante la richiesta di comunicare al Ministero la sussistenza di eventuali vacanze nelle corporazioni dei piloti al fine di collocarvi in mobilità un pilota in esubero della corporazione di Ancona;
- 27/04/2012 – emanata circolare n. 5511 riguardante la ricostituzione delle commissioni consultive locali di cui all'art. 15 della legge n. 84/1994;
- 05/06/2012 – conclusa istruttoria per la revisione dei criteri e meccanismi per la determinazione delle tariffe di pilotaggio portuale;
- 18/06/2012 – emanata circolare n. 8186 riguardante la copertura delle vacanze negli organici delle corporazioni dei piloti dei porti, da effettuarsi, in via prioritaria, mediante il trasferimento di piloti risultanti in esubero in altre corporazioni;
- 25/07/2012 – redatto e trasmesso all'Ufficio di Gabinetto e all'Ufficio legislativo lo schema di Regolamento recente la revisione della professione di raccomandatario marittimo;
- conclusa istruttoria per la revisione delle tariffe di pilotaggio a valere per il biennio 2013/2014 ed emanati i relativi provvedimenti tariffari con circolare del 21/12/2012, prot 16651;
- 27/12/2012 - emanata circolare finalizzata alla ricognizione di eventuali esuberi o carenze di personale marittimo adibito al servizio di pilotaggio nei porti per valutare l'eventuale sussistenza delle condizioni per l'avvio di procedimenti di mobilità ai sensi dell'art. 108-bis Reg. Cod. Nav.;
- 28/12/2012 – emanata circolare recante la parziale revisione dei criteri e meccanismi di formazione delle tariffe di rimorchio portuale.

Con riferimento alla Missione ***"Ordine pubblico e sicurezza" ed al Programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"***, **il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto,** ha comunicato che, anche l'esercizio finanziario 2012, come quello precedente, è stato caratterizzato da problematiche finanziarie che hanno condizionato la gestione del Programma di bilancio di pertinenza del Corpo, con particolare riferimento al perseguimento degli obiettivi operativi conferiti con la direttiva ministeriale.

Le riconosciute peculiarità che contraddistinguono le attività svolte dalle Capitanerie di porto, tutte ricondotte alla delicata Missione "Ordine pubblico e sicurezza" ed incluse nel Programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", sebbene abbiano consentito di beneficiare della non applicabilità del comma 7 dell'art. 1 della legge n. 266/2005 (finanziaria 2006), che impone assunzioni mensili di impegni di spesa per importi non superiori ad un dodicesimo della somma stanziata, non hanno precluso gli effetti delle ulteriori successive prescrizioni di

contenimento della spesa pubblica che, pertanto, hanno condizionato il regolare svolgimento anche della gestione 2012. Si cita, ad esempio, il comma 2 dell'art. 9 della legge n. 102/2009 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 con 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 considerevole riduzione delle assegnazioni per le spese afferenti i consumi intermedi (categoria economica 2). Da ultimo, si cita il decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito in legge 7 agosto 2012, n. 135 (c.d. spending review) che, con il comma 21 dell'articolo 1, ha determinato un taglio, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, concretizzatosi in 1,9 milioni di euro e 12,7 milioni di euro in meno sulle dotazioni del Programma delle Capitanerie di porto, rispettivamente per gli esercizi 2012 e 2013.

Nel 2012 il Corpo è riuscito, comunque, ad assicurare l'espletamento dei propri servizi grazie, soprattutto, alla seconda annualità delle dotazioni finanziarie del "Fondo per le esigenze di funzionamento", benché ridotta di 1 milione di euro rispetto al previsto. L'attribuzione di tale fondo (di parte corrente) risale alla legge n. 127/2007 (di conversione del decreto-legge 2 luglio 2007, n. 81), che riconosceva l'esigenza di destinare più adeguati finanziamenti per l'espletamento delle attività tecnico-operative delle Capitanerie di porto – Guardia costiera. Il predetto fondo, non più finanziato nel biennio 2009-2010, 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 è chiaramente evidenziato nelle seguenti tabelle che riportano alcune serie storiche dei bilanci delle Capitanerie di porto, distintamente per natura economica e per macroaggregati. In particolare, nella Tabella 1, è illustrata l'iniziale dotazione finanziaria avuta in bilancio negli ultimi quattro anni, per le principali categorie economiche di spesa, tralasciata, per ora, quella concernente la retribuzione del personale (codici economici 1 e 3). Le categorie rappresentate riguardano gli stanziamenti iniziali avuti, nel quadriennio 2009-2012, per:

- *spese riferite a consumi intermedi*: concernenti tutti i capitoli di spesa destinati all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria degli uffici, dei mezzi, delle attrezzature, degli impianti e quant'altro (tutti aventi codice economico 2), afferenti l'acquisizione di beni non durevoli e l'utilizzo di beni e servizi di terzi;
- *spese concernenti gli investimenti:* relative ai capitoli in conto capitale (tutti aventi codice economico 21), afferenti l'acquisizione di mezzi aeronavali e terrestri, di impianti ed attrezzature tecniche ed informatiche, apparati ecc., nonché la relativa manutenzione straordinaria;
- *altre tipologie di spese:* dove sono stati inclusi i residuali capitoli non riconducibili alle predette categorie economiche, come gli interventi, gli oneri comuni di parte corrente ecc. (codici economici 4, 7, 10, 12).

Tabella 1

Anno di riferimento	Stanziamenti per consumi intermedi	Stanziamenti per investimenti	Altro tipo di stanziamenti
2009	46.490	66.450	13.390
2010	52.500	87.090	14.710
2011	42.620	107.440	14.450
2012	32.030	68.230	17.130

(importi espressi in migliaia di euro)

La sottostante Tabella 2 illustra, invece, la percentuale di incidenza delle categorie di spesa sul totale dello stanziamento di bilancio (quadriennio 2010/2013). In questo caso si nota, per il 2013, un aumento delle percentuali di incidenza delle dotazioni riferite ai consumi intermedi ed agli investimenti, contro una diminuzione di quella concernente gli oneri di personale.

Tabella 2

Anno di riferimento	Oneri di personale	Consumi intermedi	Investimenti	Altre categorie
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%
2013	81,80%	5,24%	10,54%	2,42%

Tali effetti scaturiscono da:

- uno specifico intervento dell'Organo politico che, con la legge di bilancio 2013, ha assicurato lo stanziamento integrativo di circa 9 milioni di euro, distribuito su vari capitoli deficitari di categoria 2 (consumi intermedi);
- il venir meno, dal 1° gennaio 2013, dei tagli alla spesa pubblica introdotti con legge di stabilità 2012 che, fortemente, avevano penalizzato le risorse destinate agli investimenti;
- le mancate rafferme del personale militare volontario, il minor numero di allievi e le riduzioni sulle assunzioni di ufficiali ausiliari, che nell'insieme hanno determinato una sensibile contrazione degli stanziamenti di categoria 1 e 3 (retribuzioni e oneri riflessi).

Guardando alla formazione del bilancio 2012, in sede di proposte sulla competenza e di legge di stabilità 2012, è stato illustrato, per le spese di funzionamento - escluse le dotazioni concernenti la retribuzione del personale che, come noto, si concretizzano attraverso l'apposito sistema informatico del M.E.F. (SICO) in relazione agli

anni/persona dichiarati - un fabbisogno complessivo di circa 95 milioni di euro, per poter fronteggiare tutte le situazioni di carattere tecnico-operativo derivanti dalle delicate competenze istituzionali connesse all'attuazione del Programma di pertinenza.

L'esigenza in questione, cui ha fatto seguito una dotazione di bilancio pari a soli 45 milioni di euro, è stata opportunamente ed ampiamente motivata in sede di nota integrativa e di predisposizione del budget economico. Gli attuali strumenti informatici messi a disposizione dal Ministero dell'economia e delle finanze per la predisposizione delle proposte di bilancio, tuttavia, non consentono di elaborare una previsione finanziaria in ragione di obiettivi strategici da perseguire per l'attuazione del pertinente Programma, piuttosto impongono l'adattamento di questi ultimi in funzione delle disponibilità finanziarie concedibili. Si ritiene che tale impostazione non contribuisca, secondo il modello teorico previsto, alle scelte programmatiche di politica economica, bensì prosegua sulla strada dei tagli indiscriminati, focalizzati sulla tipologia di spese e non sulle finalità delle stesse.

Le limitate risorse, unitamente ai noti e sostenuti aumenti del costo di beni e servizi, hanno creato un deficit budgetario di circa 50 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 9,5 milioni di euro, mediante prelevamenti dal fondo per le spese impreviste (contro i 18 milioni chiesti); 100mila euro, con prelevamento dal così detto fondo entrate del M.I.T.; 1,9 milioni di euro, come quota parte del fondo consumi intermedi dello stesso ministero. Sempre in corso di gestione, sono altresì intervenuti taluni provvedimenti amministrativi che, nel complesso, hanno determinato un incremento, sulle dotazioni inerenti il funzionamento, pari a 1,9 milioni di euro. Tale disponibilità, peraltro, è stata neutralizzata dagli effetti della citata manovra di spending review che, per il 2012, come già detto, ha operato un taglio per un importo complessivo di uguale consistenza.

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 116 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 naviganti 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 2011, è stato saldato mediante prelevamento dal Fondo per i debiti pregressi. Tuttavia, con riferimento all'anno 2012, continua a sussistere, nei confronti della predetta Società, una situazione debitoria per un importo di circa 11,8 milioni di euro, per il permanere di stanziamenti inadeguati;

• 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 2012 in circa 16,4 milioni di euro;

• fondo scorta: la legge 6 agosto 1954, n. 721, allo scopo di provvedere alle momentanee deficienze 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 deficienze di cassa" che, possedendo la caratteristica di "rimodulabilità", non assicura, di fatto, ai Funzionari Delegati, quella certezza di liquidità finanziaria per la quale il fondo fu istituito. Tale caratteristica, infatti, espone la dotazione del capitolo a possibili riduzioni in corso di gestione, come peraltro avvenuto a seguito di interventi normativi finalizzati al contenimento della spesa pubblica, 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;

• manovra estiva 2011 (decreto legge n. 138/2011): la norma in questione ha previsto, per il 2012, un'ennesima riduzione sulle dotazioni dei capitoli rimodulabili del Ministero che, per il Programma "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste", si è quantificata in 27,5 milioni di euro. Al fine di non subire tale sensibile decurtazione in maniera indiscriminata e principalmente a danno dei capitoli destinati ai consumi intermedi, lo scrivente, come previsto dalla stessa norma, ha proposto di effettuare il taglio con le seguenti modalità che, comunque, hanno generato ulteriori criticità:

- circa 7 milioni di euro sui capitoli concernenti gli oneri di personale, prevedendo, a tal fine, la mancata rafferma di 300 militari volontari in ferma annuale;
- 8 milioni di euro sugli investimenti destinati alla realizzazione del sistema V.T.S. (vessel traffic service), con contestuale riduzione degli interventi programmati, nell'ambito del quinto d'obbligo previsto dal contratto stipulato nel 2005. Le opportunità tecniche ed economiche offerte dalle più moderne e performanti tecnologie, resesi nel frattempo disponibili, hanno consentito di superare la perdita in questione;
- 5,5 milioni di euro sulle dotazioni finalizzate all'adeguamento della componente aeronavale del Corpo ed al programma di acquisizione dei sistemi di comunicazione. L'intervenuta riduzione non ha sortito effetti negativi sui pagamenti relativi alle obbligazioni giuridiche già perfezionate. Ciò, grazie ad un rimborso comunitario di 3,6 milioni di euro, ottenuto per progetti cofinanziati ed ultimati nell'ambito della politica comune della pesca e, per la restante parte, al differimento sia di attività programmate per il potenziamento della componente aeronavale del Corpo e dei sistemi di telecomunicazione, sia di alcune attività relative alle linee di volo ad ala rotante, operando, per quanto possibile, temporanei "fermo macchina" riducendo gli standard addestrativi e di sicurezza degli equipaggi di volo al livello minimo previsto dalla normativa aeronautica;
- i restanti 7 milioni, successivamente portati a 10 dalla Ragioneria generale dello Stato per aver proposto, questo C.d.R., riduzioni non solo su capitoli rimodulabili, da decurtare sulle dotazioni già deficitarie di questi ultimi.

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 45 milioni di euro inizialmente utili, un'organizzazione altamente tecnica ed efficiente costituita da quasi 11.000 militari (cui si aggiunge il personale civile delle capitanerie di porto, circa 630 unità), che operano negli oltre 320 Comandi (tra Uffici territoriali periferici, Comando generale ed altri Comandi operativi), e da una componente operativa composta da 598 unità navali (di cui 274 mezzi minori e 324 unità maggiori e d'altura) e 19 mezzi aerei (6 aerei e 13 elicotteri), che perlustrano quotidianamente i 155.000 Kmq di mare territoriale e gli 8.000 chilometri di costa. Il tutto, per garantire all'utenza del mare e, più in generale, alla collettività, i noti 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. Ciò, considerato che il rifinanziamento ottenuto nel 2011, sul citato fondo, scade proprio nel corrente esercizio 2013.

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"* opera 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 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;
- Valutazione della vulnerabilità e interventi per le costruzioni ad uso produttivo in zona sismica;
- Linee Guida per la certificazione dell'idoneità tecnica all'impiego di materiali e prodotti innovativi in legno per uso strutturale
- Studio propedeutico all'elaborazione di strumenti d'indirizzo per l'applicazione della normativa sismica agli insediamenti storici
- Accessibilità nelle stazioni a persone con disabilita e ridotta mobilità
- Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie

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 prezzari 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:

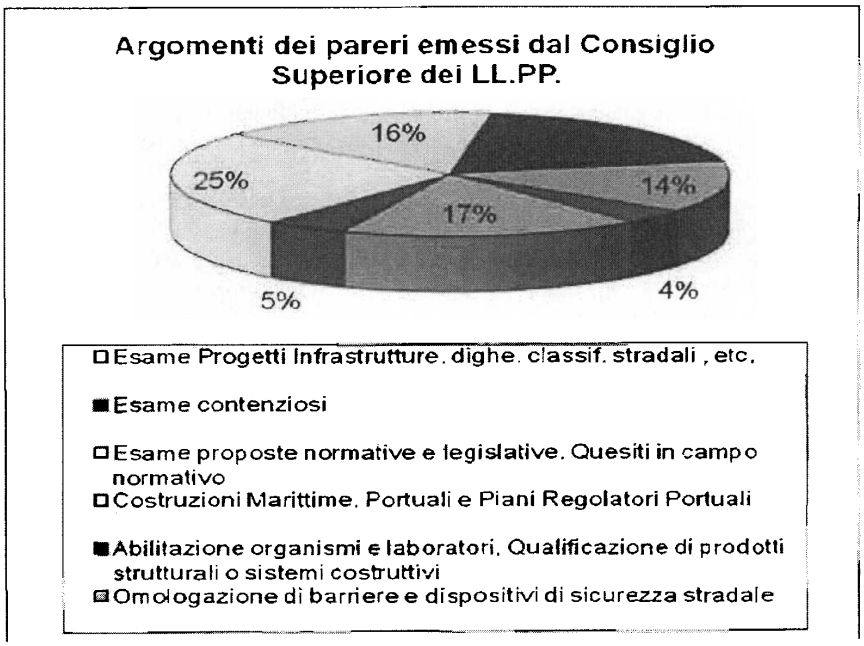
- studi e ricerche sui materiali da costruzione e sulla modellistica fisica e numerica delle opere, predisposizione delle norme tecniche, le linee guida e gli studi tecnici di carattere generale e normativo, nonché di ricerca sperimentale, in materia di opere pubbliche, di impianti sportivi, di trasporti, 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 2012 sono stati resi complessivamente 104 pareri.

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



Si riportano di seguito le principali attività svolte nel 2012 dal Servizio tecnico centrale nel settore delle abilitazioni, autorizzazione, qualificazione, certificazione e vigilanza nel campo dei prodotti da costruzione ad uso strutturale:

- 54 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;
- 83 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;
- 18 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;
- 81 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;
- 82 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;
- 64 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;
- 72 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]
- 3 istruttorie 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;

- 8 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;
- 14 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 4 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;
- 10 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;
- 16 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;
- 508 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;
- 1418 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;
- 10 attività tecnico-amministrative per il mantenimento di attestati di qualificazione di dispositivi antisismici, ai sensi del p.11.9 del D.M. 14.01.08;
- 60 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;
- 73 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;
- 412 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 195 nuove attestazioni di qualificazione e/o rinnovo riguardanti elementi strutturali in legno;
- 15 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;
- 15 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;
- 1 istruttoria per l'accreditamento delle Unità tecniche delle amministrazioni dello Stato come organismo di ispezione di tipo B ai sensi del D.Lgs. 163/2006;
- 59 visite ispettive (per circa 80 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 Benestare tecnico europeo di prodotti da costruzione, sorveglianza di prove su prodotti in corso di qualificazione, vigilanza sul mercato dei prodotti da costruzione.

- Il Servizio Tecnico centrale ha partecipato attivamente nell'ambito delle attività di vigilanza sugli organismi di normazione nazionali, ai lavori della Commissione Ingegneria strutturale dell'UNI, mantenendo la vicepresidenza
- Ancora, in campo normativo il Servizio tecnico centrale ha curato le attività tecnico-amministrative per l'aggiornamento delle Norme per le costruzioni di cui al DM 14.1.2008

- Compatibilmente con le risorse messe a disposizione, il Servizio Tecnico Centrale ha inoltre avviato, nell'anno 2012, n.15 attività di vigilanza sul mercato, e sui cantieri, dei prodotti da costruzione. 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 2012 molteplici Gruppi di Lavoro, fra cui si segnalano i seguenti:
- Predisposizione del decreto di approvazione 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 2011.
- Gruppo di Lavoro incaricato della Redazione della relazione annuale al parlamento per l'anno 2011.
- 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:
- Gruppo di Lavoro interministeriale incaricato di predisporre gli Adempimenti nazionali per il Reg.(UE) 305/11. nota PCSLP prot 3952 del 02.05.2011.
- Rappresentanza del Consiglio Superiore dei LL.PP. presso l'Osservatorio per il calcestruzzo
- Gruppo di lavoro incaricato della redazione di Linee guida per la verifica, la messa in sicurezza e l'agibilità definitiva delle costruzioni ad uso produttivo.
- Gruppo di lavoro per la redazione di Linee guida per la messa in sicurezza del patrimonio storico e cultuale

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.

1. Società controllate e organismi vigilati dal Ministero

Anas, Ferrovie dello Stato ed RFI

Per quanto concerne Anas, Ferrovie dello Stato ed RFI, **il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale** ha esposto quanto segue.

Con riferimento all'Anas, il CIPE ha destinato a favore di ANAS S.p.A. 300 milioni di euro a valere sul fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, destinati all'integrazione e al completamento dei lavori, già programmati e in corso, di manutenzione straordinaria e contributi.

Per quanto riguarda la parte servizi, il relativo finanziamento - stimato per il 2012 in 629 milioni di euro (il cui consuntivo deve essere ancora approvato) - deriva dalle risorse acquisite da ANAS ai sensi della Legge 3 agosto 2009 n. 102, art. 19 comma 9bis ed integrate dalla Legge 30 luglio 2010 n. 122, art. 15 comma 4.

A seguito dell'attività di monitoraggio espletata da questa Direzione generale sullo stato di attuazione degli interventi indicati nei contratti di programma ANAS, si è proceduto, laddove necessario, ad acquisire informazioni e/o chiarimenti nonché a fornire indicazioni sul prosieguo dell'attività di ANAS in ordine alle eventuali problematiche emerse.

In relazione all'annualità 2012, non è stato possibile procedere ad alcuna attività di monitoraggio in quanto il relativo contratto deve ancora essere reso efficace.

Si ritiene, altresì, opportuno evidenziare quanto verificatosi con riguardo ai contratti di programma 2010 e 2011.

Benché già stipulati, tali contratti - in particolare, il contatto 2010 approvato con relativo decreto interministeriale registrato alla Corte dei conti in data 21.3.2011 - sono stati oggetto di definanziamento totale, operato con l'entrata in vigore della Legge di Stabilità 2012 con cui sono state recepite le misure di contenimento della spesa disposte dal d.l. n. 98/2011, convertito con legge n. 111/2011, e dal d. l. n. 138/2011, convertito con legge n. 148/2011.

Successivamente, le risorse definanziate sono state ripristinate (delibera CIPE 84/2011) a valere sul "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico", istituito con l'art.32, comma 1, del già citato d.l. n. 98/2011; pertanto, è stato necessario procedere all'emanazione di nuovi decreti di rettifica/approvazione dei contratti in argomento, regolarmente registrati dalla Corte dei conti.

E' evidente che il succedersi di tali eventi ha comportato notevoli ritardi nell'attività che ANAS è tenuta, convenzionalmente, ad espletare.

Ultimamente, i citati contratti di programma 2010-2011 sono stati interessati da una ulteriore parziale riduzione - operata dalla Legge di Stabilità 2013 - per l'importo di 50,479 mln di euro.

Quanto sopra con pregiudizio per gli impegni verosimilmente già assunti da ANAS, attinenti principalmente ad interventi di manutenzione straordinaria della rete stradale di competenza, così come individuati nell'ambito dei contratti di programma.

Con riferimento ad RFI, si rappresenta che, nel corso del 2012, l'ammontare delle risorse assentite dal CIPE e riconosciute nel Contratto di Programma, distinte per la parte servizi e investimenti ammontano, rispettivamente, ad euro 300 e 600 mln. Giova precisare che, entrambi gli stanziamenti (il primo assentito dal CIPE con la deliberazione del 23 marzo 2012 ed il secondo con la deliberazione del 20 gennaio 2012) sono destinati ad interventi di manutenzione straordinaria: il primo è stato

inserito nel Contratto di Programma 2012/2014, Parte servizi, in corso di approvazione ed il secondo nell'aggiornamento 2010/2011 al Contratto di Programma 2007/2011. Entrambe le somme sono state, inoltre, iscritte nel capitolo 7514 dello stato di previsione del MIT. Il Capitolo n. 7514, denominato "Fondo per le infrastrutture ferroviarie, stradali e strategiche" è alimentato con le risorse rinvenienti dall'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 32, comma 1, del D.L. n. 98/2011, convertito in legge 15/07/2011, n. 111. Trattandosi di un "Capitolo-Fondo", sullo stesso non è possibile assumere impegni o effettuare erogazioni direttamente a favore dei beneficiari finali, ma da esso si può solo attingere, nel rispetto delle Delibere CIPE di assegnazione e di riparto delle relative risorse, per versare somme – in c/competenza e cassa – verso altri capitoli già istituiti o da istituire; pertanto, necessita di una stretta interazione fra i soggetti (Ministeri e Direzioni generali) a vario titolo interessati alla gestione.

Nel corso del 2012, si è provveduto, a fronte di specifica richiesta da parte degli Uffici competenti, ad attivare le richieste di variazione di bilancio dettagliatamente indicate nella seguente tabella.

Cap 7514 "Fondo per le infrastrutture ferroviarie, stradali e strategiche" di cui all'art. 32, comma 1, del D.L. n. 98/2011, convertito in legge 15/07/2011, n. 111 – Variazioni di bilancio attivate nel corso del 2012

ANNO	2012	2013	2014	2015	2016	TOTALE
Interventi urgenti per il contrasto della tensione detentiva determinata dal sovraffollamento delle carceri	60.000.000,00					60.000.000,00
Opere medie e piccole nel Mezzogiorno (**capitolo 7174**)	30.000.000,00	40.000.000,00	30.000.000,00	23.300.000,00		123.300.000,00
Contratti di programma ANAS 2010 E 2011 (**capitolo 7372 MEF**)	60.000.000,00	108.000.000,00	110.000.000,00	200.000.000,00	120.000.000,00	598.000.000,00
Linea AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi) - 2° lotto (**capitolo 7518**)	140.000.000,00	200.000.000,00	200.000.000,00	288.000.000,00	272.000.000,00	1.100.000.000,00
Linea AV/AC Milano-Verona tratta Treviglio - Brescia - 2° lotto (**capitolo 7515**)	184.000.000,00	184.000.000,00	184.000.000,00	184.000.000,00	183.500.000,00	919.500.000,00
Accessibilità Valtellina SS 38 lotto 1 variante di Morbegno (**capitolo 7519**)	18.000.000,00	3.000.000,00	20.000.000,00	4.122.000,00	5.000.000,00	50.122.000,00
Asse stradale Lioni-Grottaminarda di collegamento tra l'autostrada A3 SA-RC e l'autostrada A16 Napoli-Bari (**capitolo 7529**)	15.000.000,00	5.000.000,00	15.000.000,00	25.000.000,00	10.000.000,00	70.000.000,00
Stazione di Rebaudengo - Passante ferroviario di Torino (**capitolo 7520**)	3.000.000,00	2.000.000,00	3.000.000,00	12.000.000,00		20.000.000,00
Interventi di sistemazione idraulica nei comuni di Vernazza e Monterosso a seguito degli eventi alluvionali del 25 ottobre 2011 (**capitolo 7530**)	5.000.000,00					5.000.000,00
TOTALE Variazioni di bilancio già perfezionate o in corso di perfezionamento	515.000.000,00	542.000.000,00	562.000.000,00	736.422.000,00	590.500.000,00	2.945.922.000,00

Per quanto concerne gli esiti del monitoraggio sullo stato di attuazione dei programmi va precisato che, attualmente, la Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e l'interoperabilità ferroviaria dispone i valori "gestionali" della produzione registrati nei sistemi aziendali di RFI nell'anno 2012 (preconsuntivo), con il relativo dettaglio semestrale. Infatti ogni anno, entro il mese di giugno, RFI provvede a trasmettere al MIT, al MEF ed al CIPE i dati di consuntivo relativi all'anno precedente attraverso la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" predisposta ai sensi dell'art.4 del Contratto di Programma 2007/2011, parte investimenti. La scadenza di giugno, fissata per tale adempimento, trae le sue motivazioni dalla volontà, espressa da RFI, di allineare i contenuti della comunicazione ai dati di "bilancio" e, quindi, alla necessità di consolidare il dato gestionale per recepire gli esiti delle verifiche contabili che, notoriamente, richiedono tempi prolungati rispetto alla disponibilità dei dati a sistema.

La competente Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e l'interoperabilità ferroviaria gestisce, monitora e controlla gli investimenti in infrastrutture ferroviarie realizzati dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI). A tale scopo Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.– per gli effetti che le derivano dall'Atto di Concessione siglato tra il Ministero dei Trasporti e Ferrovie dello Stato (DM 138/T del 31/10/2000) – in qualità di 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 servizio ed alla loro manutenzione.
Lo strumento di programmazione degli investimenti pubblici è il Contratto di Programma attraverso il quale vengono ratificati:
o gli interventi e le opere da realizzare;
o l'ordine delle priorità;
o il costo degli interventi e delle opere;
o le risorse finanziarie dello Stato e dei contributi messi a disposizione dagli altri enti.
Il Contratto di Programma per gli investimenti da eseguire nel periodo 2007/2011 è stato stipulato, in attuazione dell'art. 14 del d. lgs. n.188/03, con il gestore concessionario R.F.I. s.p.a. in data il 31/10/2007 e registrato alla Corte dei Conti il 28/12/07.
Successivamente sono stati stipulati l'aggiornamento 2008 (sottoscritto il 18/3/2008 e registrato alla Corte dei Conti il 24 aprile 2008), l'aggiornamento 2009 (D.M. 23/12/2010 registrato alla Corte dei Conti il 2 febbraio 2011) e l'aggiornamento 2010/2011 (D.M. 12/7/2012 registrato alla Corte dei Conti il 10 ottobre 2012) del Contratto di Programma 2007-2011. In particolare l'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma prevede ben 16,2 Mld. di € come costo a vita intera per le grandi opere ed infrastrutture ferroviarie strategiche, necessarie alla ripresa economica, allo sviluppo del sistema paese ed alla sua modernizzazione.
In particolare l'aggiornamento 2010/11 sopra citato, che riporta l'allocazione delle risorse aggiuntive sui singoli progetti d'investimento nel biennio di riferimento, è rappresentato nella seguente tabella:

Fondo per lo sviluppo e la coesione (Delibera CIPE n. 6/2012)		**240,0**
Manutenzione straordinaria (annualità 2011)	240,0	
Fondo infrastrutture ferroviarie opere interesse strategico (Art.32 c.1 L.111/2011)		**2.619,0**
Manutenzione straordinaria (completamento annualità 2011)	600,0	
Tratta Treviglio - Brescia - 2° Lotto costruttivo	919,0	

Progetto AV/AC Terzo valico dei Giovi - 2° Lotto costruttivo	1.100,0	
Fondi FSC (ex Fas) 2007-2013 (Delibera CIPE n. 62/2011)		***1.230,0***
Asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto: interventi di svil. Infrastrutt.	469,0	
Asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto: interventi di velocizzazione a prevalente natura tecnologica	321,0	
Asse Salerno-Reggio Calabria: Stazione Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	200,0	
Asse Salerno-Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading) e interventi accessori	40,0	
Linea Potenza - Foggia - Ammodernamento	200,0	
Risorse TEN-T 2007-2013	***35,8***	
Realizzazione quadruplicamento Porta Susa -Stura (TO)	27,0	
Ricerca e Sviluppo	0,2	
ERTMS ed altri Interventi	8,6	
Risorse da terzi:		
- convenzioni con EE.LL. e autofinanziamento		***517,4***
Nodo di Palermo	280,0	
Potenziamento linee di accesso al Brennero (Fase Prioritaria)	0,3	
Metroferrovia Messina – Giampilieri	0,7	
Casalecchio di Reno - interramento Porrettana-VCDP	0,2	
Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	35,9	
Upgrading Terminali	18,0	
Ammodernamento infrastrutturale	25,0	
Obblighi di Legge (Risanamento acustico e Programma Lunghe Gallerie)	2,4	
Soppressione passaggi a livello	39,5	
Stazioni	3,7	
Sistema Comando Controllo della Circolazione (SCC) e attrezzaggi tecnologici	9,8	
Linea Milano-Verona (Brescia-Verona) Fase	26,9	
Velocizzazione Palermo-Agrigento	23,3	
Passante milanese (contributi EE.LL.)	3,0	
Interventi connessi a linea AV/AC Milano – Bologna	49,0	
- riduzione tasso di cofinanziamento nazionale	**1.215,0**	
Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda (verbale di accordo Regione Sardegna)	130,0	
Lamezia – Catanzaro - dorsale ionica: primo lotto funzionale (verbale di accordo Regione Calabria)	80,0	
Preservazione del finanziamento totale del nodo di Bari - parte sud (verbale di accordo Regione Puglia)	100,0	
Linea Palermo-Catania (verbale di accordo Regione Sicilia)	500,0	
Itinerario Napoli-Bari (verbale di accordo Regione Campania)	405,0	
	TOTALE 5.857 Mld di €	

Il Contratto di Programma è definito sulla base di studi, valutazioni e proiezioni di aggiornamento. In tali analisi si tengono conto delle esigenze degli investimenti infrastrutturali, verificandone la redditività, i costi ed i tempi di realizzazione e, per gli interventi di maggiore rilevanza strategica, vengono anche elaborate analisi e

verifica di costi/benefici con lo scopo di mantenere sotto controllo l'evoluzione dell'impatto ambientale e sociale prodotto dalle nuove opere ferroviarie.
Tra i principali obiettivi del Contratto vi sono, oltre al completamento delle opere già in corso, 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 ad eventuali sopraggiunti "obblighi normativi" quali, ad esempio, 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;
• sviluppo della rete convenzionale, compresi i raddoppi e i quadruplicamenti di linea;
• ammodernamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane, di porti e delle linee ferroviarie afferenti ai corridoi europei;
• "compensativi" per il riassetto urbanistico e viario delle aree interessate dalle nuove opere realizzate;
• ripristino ambientale, tramite la risistemazione delle aree interessate dai lavori, la mitigazione dell'impatto idrogeologico ed il controllo del rumore;
• tutela e valorizzazione dei beni storico-archeologici interferiti.

Per quanto concerne, invece, gli strumenti di monitoraggio adottati da questo Ministero, con specifico riferimento alle competenze istituzionali della Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e l'interoperabilità ferroviaria, si rappresenta che è in corso di attivazione la fase di sperimentazione di uno specifico strumento – denominato "Sistema MIP" - che consentirà di seguire l'evoluzione economico - finanziaria e programmatica delle singole opere (e/o intervento) in attuazione di quanto previsto nel Protocollo d'Intesa tra PCM, MIT e RFI S.p.A. dell'11/5/2010.
Il sistema M.I.P. (monitoraggio investimenti pubblici), previsto dalla legge 144/99, ha lo scopo di acquisire – e rendere disponibili a tutti gli interessati – dati tempestivi e affidabili sull'evoluzione di tutti gli interventi in cui si articola la "spesa per lo sviluppo" ed è strutturato con:
a. una funzione di raccolta dati,
b. una funzione di elaborazione dati e di produzione di reportistica.
Obiettivo del sistema – funzione di raccolta dati - è che i dati siano resi disponibili dal soggetto responsabile in una sola occasione, provvedendo il sistema, tramite lo strumento della cooperazione applicativa, a estenderne la disponibilità ai vari sistemi informatici interessati, garantendo trasparenza, tempestività ed automaticità (con gli obiettivi della semplificazione dell'azione amministrativa, del contenimento dei costi di monitoraggio e della riduzione delle possibilità di errore).
La funzione di elaborazione dati e di produzione di reportistica è tarata sulle esigenze del CIPE: ovviamente la reportistica prodotta è disponibile anche per gli altri soggetti partecipanti al sistema.
Questi comunque potranno organizzarsi una propria funzione tarata sulla base delle loro specifiche esigenze, utilizzando i dati resi disponibili dal sistema, integrandoli con le altre informazioni che riterranno necessarie e adeguando, ove necessario, gli applicativi informatici che saranno stati sviluppati.
Il Comitato, preso atto del positivo avvio della progettazione del sistema per il settore di lavori pubblici, ha successivamente richiesto alla Struttura di supporto di iniziare la progettazione del sistema anche per gli altri settori.
L'obiettivo essenziale delle attività di progettazione del sistema MIP – settore lavori pubblici - è l'identificazione e la conferma:

- delle informazioni che alimenteranno il sistema MIP,
- degli eventi che ne determinano la comunicazione,
- della struttura delle informazioni (cioè, essenzialmente, i dati che le costituiscono),
- delle fonti
- e dei criteri e degli strumenti per l'utilizzazione e la diffusione di dette informazioni.

E' stata completata per RFI la definizione di specifici tipi di CUP (chiamati "CUPini") finalizzati a consentire – in via assolutamente straordinaria - di seguire l'evoluzione di progetti particolarmente complessi, che sono finanziati e realizzati per "sottoprogetti": l'uso dei CUPini è previsto per il MIT, infatti, soltanto per seguire la realizzazione del M.O.S.E. e degli interventi realizzati da Rete Ferroviaria Italiana.

In genere il monitoraggio si è concentrato:
- sulle schede di "presentazione delle informazioni", o "schede informative", con particolare attenzione a queste seconde schede ed al relativo glossario,
- sull'impostazione della "cooperazione applicativa" e comunque della trasmissione dei dati con soluzioni informatiche avanzate.

Per quanto riguarda le schede di presentazione, già individuate come "schede informative", si è continuato a verificare:
- la validità della struttura della scheda;
- la correttezza delle scelte operate in merito alle informazioni da acquisire ed alla loro struttura;
- il "glossario" da allegare alla singola scheda.

2. Porti e Autorità Portuali

2.1 Risultati derivanti dall'attività espletata dal Ministero nell'esercizio del potere di vigilanza di cui alla legge 84/94 e nell'esercizio del potere di indirizzo e verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali, riconosciuto al MIT dal comma 983, articolo 1, della legge finanziaria 2007

Nel corso dell'anno, in relazione ai termini stabiliti da norma e regolamenti, sono stati approvati, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, i bilanci di previsione dell'anno 2012, le relative note di variazione e, infine, i rendiconti generali del 2011. E' stata avviata l'istruttoria dei bilanci di previsione per l'esercizio 2013 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 2012 sono stati autorizzati gli esercizi provvisori per l'esercizio 2013. 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.

Prima dell'emanazione del decreto legge n.95 del 2012 sulla c.d. "spending review" sono state esaminate ed approvate le delibere di modifica delle dotazioni organiche; quelle inviate successivamente a tale provvedimento sono state invece sospese. E' stata redatta la relazione annuale relativa al 2011 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. E' stata altresì attivata, anche in relazione ad indicazioni in tal senso di codesta Corte, un'attività di verifica sullo stato di attuazione del processo di dismissione delle partecipazioni azionarie delle Autorità portuali e sull'attuale assetto delle Fondazioni istituite da dette Autorità, il cui regime normativo non è chiarito dalla legge e non consente, pertanto, di conoscere adeguatamente la rispondenza di tali Fondazioni alle attività promozionali proprie delle Autorità portuali. In esito a detta verifica, è in ogni caso

auspicabile che il legislatore intervenga sulla materia, per far sì che anche per le Fondazioni si segua lo schema già previsto per le società partecipate, in modo da arginare il fenomeno e far sì che ad esse si faccia ricorso solo per finalità strettamente connesse alla missione istituzionale delle Autorità portuali ed escludendone la fattibilità in linea generale (e, comunque, con tutte le garanzie di trasparenza del caso).

Si evidenzia, infine, che non si è mai mancato, anche per il tramite dei Collegi dei revisori dei conti, di stimolare le Autorità portuali ad operare correttamente nel campo della riscossione dei canoni demaniali, facendo coincidere il più possibile il livello dei canoni accertati e di quelli riscossi, per far sì che tale attività abbia a svolgersi in maniera adeguatamente omogenea nelle varie realtà portuali.

Per quanto attiene alle funzioni di indirizzo e verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali, attraverso il monitoraggio dell'attività di realizzazione delle opere infrastrutturali riguardanti le varie realtà portuali e nell'ambito altresì delle funzioni di vigilanza sopracitate, il Ministero non ha mancato di verificare la coerenza delle attività svolte dalle autorità portuali con i rispettivi piani operativi triennali, che di volta in volta hanno ridefinito, coerentemente con le indicazioni, peraltro molto essenziali, della vigente pianificazione nazionale, le priorità di sviluppo di ciascun porto sede di autorità portuale. E' il caso di segnalare, peraltro, che la normativa in materia definisce in termini piuttosto generici il profilo di indirizzo riconosciuto al Ministero, che potrebbe essere ancora più incisivo se, a livello politico, anche in risposta a ripetute sollecitazioni esercitate dalla struttura amministrativa, si fosse dato corso all'adozione di più puntuali orientamenti di carattere strategico per il settore considerato. Comunque, la Relazione annuale messa a punto dal Ministero ai sensi della legge n. 84/94 mette bene in luce sia gli aspetti amministrativo-contabili, che le linee strategiche di sviluppo dei porti in esame, valutandone anche la composizione della relativa spesa, l'evoluzione dei traffici e delle attività correlate, nonché gli indici di efficienza delle singole autorità e dell'intero settore portuale nazionale, intesi come il risultato del rapporto fra entrate correnti proprie e spese correnti di funzionamento.

Con riferimento ai criteri di riparto del fondo perequativo per le autorità portuali, è utile precisare che il Ministero non esercita alcun profilo di discrezionalità nell'assegnazione delle relative risorse in quanto, in linea con le prescrizioni normative in materia, i criteri di ripartizione del fondo sono stati puntualmente determinati con l'apposito decreto ministeriale n. 69/T del 7 marzo 2008, registrato dalla Corte dei conti il 29 aprile 2008, registro n. 4, foglio 221. Detto provvedimento indica che la dotazione del fondo perequativo di cui all'art. 1, comma 983, della legge finanziaria n. 296/06 deve essere ripartita suddividendola in tre quote rispettivamente pari all'80, al 10 ed all'ulteriore 10 per cento, prendendo in considerazione, per la prima, l'ammontare dei contributi a suo tempo spettanti alle singole autorità portuali per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, rivalutati – secondo la metodologia adottata per la formulazione dei programmi triennali delle opere marittime di cui all'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 - in ragione dell'ampliamento degli ambiti portuali di rispettiva competenza; per la seconda, l'andamento dei traffici, ivi compresi quelli crocieristici e passeggeri, registrati nei porti sede di autorità portuale nell'ultimo triennio per il quale i dati sono disponibili, al fine di tener conto delle esigenze derivanti dalla crescita della domanda di servizi portuali; per la terza, appositi contratti di programma attivati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per programmi di manutenzione straordinaria ed adeguamento dei porti di interesse strategico nazionale ovvero per finalità perequative di specifici porti. La ripartizione tiene perciò conto dell'esigenza delle

autorità portuali di assicurare l'ottimale funzionalità dei porti rientranti nelle rispettive circoscrizioni territoriali con riferimento alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree portuali. Per come è stato configurato, pertanto, il meccanismo di riparto, i fondi che vengono assegnati sono destinati, per la quasi totalità, alle predette funzioni di perequazione per quelle Autorità che non riescono, con gli introiti per tasse portuali, a coprire integralmente i propri fabbisogni di manutenzione delle parti comuni in ambito portuale. In ogni caso, l'esame dei bilanci di detti Enti consente di controllare la coerenza della destinazione delle risorse assegnate, cui si aggiunge, in relazione alle spese per investimento, l'anzidetta funzione di monitoraggio sugli interventi infrastrutturali realizzati con i fondi eventualmente a ciò destinati. La ripartizione relativa all'anno 2012 è riportata di seguito:

Capitolo 7631 "Fondo perequativo per le autorità portuali"
Ai sensi dell'articolo 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), come modificato dal decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito con modificazioni dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, è stato istituito un fondo perequativo, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le Autorità portuali secondo criteri fissati con decreto del Ministro dei Trasporti.
Per l'anno 2012, lo stanziamento sul pertinente capitolo di bilancio di € 50.000.000,00, ridotto, in un primo momento, ad € 49.594.683,00 a seguito dell'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 13, comma 1-quinquies del decreto legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito con modificazioni dalla legge 26 aprile 2012, n. 44, e successivamente ad € 49.439.521,00 a seguito dell'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, è stato ripartito tra le Autorità portuali con decreto direttoriale n. 12/12 del 22 maggio 2012, registrato alla Corte dei conti, sulla base dei criteri individuati dal D.M. n. 69/T del 7 marzo 2008, tenendo conto anche degli Accordi di programma stipulati in data 27 aprile 2012 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Autorità portuali di Ancona e Civitavecchia che prevedono l'impegno per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a finanziare lavori per un importo di € 569.258,00 per l'Autorità portuale di Ancona e di € 4.430.742,00 per l'Autorità portuale di Civitavecchia, pari al 10% del fondo perequativo per il corrente anno, ai sensi dell'art. 3 del suddetto decreto ministeriale n. 69/T del 7 marzo 2008.
Sulla base dei citati criteri, il fondo è stato ripartito nel modo seguente:

Ancona	€ 1.517.320,53
Bari	€ 563.500,00
Catania	€ 1.611.757,31
Civitavecchia	€ 4.394.824,90
Gioia Tauro	€ 4.870.602,38
Livorno	€ 3.475.115,66
Messina	€ 2.461.955,77
Napoli	€ 8.404.508,58

Olbia	€ 11.690.372,15
Palermo	€ 4.240.466,19
Piombino	€ 724.700,00
Venezia	€ 5.484.397,53
TOTALE	€ 49.439.521,00

Nel corso dell'anno 2012 sono stati effettuati tutti i pagamenti mediante decreti a favore delle singole Autorità portuali interessate.

2.2 Elenco annuale delle opere da realizzarsi a cura dello Stato (DM 26 settembre 2012): considerazioni ed eventuali problematiche relative alla programmazione e realizzazione degli interventi da parte dei Provveditorati OOPP inclusi nel programma triennale delle opere marittime (il cui capitolo 7261 presenta stanziamenti in forte incremento)

In ordine invece all'elenco annuale delle opere da realizzarsi a cura dello Stato tramite i Provveditorati alle Opere Pubbliche, si è proceduto, anche nel 2012, a svolgere le attività finalizzate alla programmazione ed assegnazione delle risorse per interventi nei porti, con alcuni elementi di criticità connessi ai ripetuti e considerevoli tagli del finanziamento relativo al pertinente capitolo (che in tale anno quindi non ha registrato incrementi, ma solo decurtazioni) ed alla farraginosità delle procedure di reiscrizione dei residui perenti. L'insieme di questi fattori si è pertanto tradotto nell'impossibilità di dare corso ad una vera e propria programmazione degli interventi, peraltro doverosamente limitati a quelli urgenti e di somma urgenza. Le varie criticità riscontrate in tale contesto di attività sono state esaustivamente illustrate nell'ambito dell'indagine svolta dalla Corte dei Conti in base alla Deliberazione n.19/2011/_G puntoV.1 (nota prot.n .M_TRA/PORTI/7940 in data 14 giugno 2012 e nota prot. n. M_TRA/PORTI/13325 in data 17 ottobre 2012), a cui si fa rinvio per una più ampia ed articolata disamina delle difficoltà che hanno contrassegnato lo svolgimento di una funzione che sarebbe stata certamente più incisiva qualora non fossero intervenuti i tagli in esame.

Nell'ormai consolidato quadro di limitatezza di risorse rispetto alle esigenze effettive dei porti rimasti alla competenza statale e mediamente quantificate dai Provveditorati in circa 150 milioni di euro annui, nel programma 2012/2014, sono state previste solamente opere urgenti e di somma urgenza in quanto la dotazione del capitolo come da bilancio è stata di € 15.829.306,00,pertanto assolutamente insufficiente per qualunque programmazione, meno che mai, per la realizzazione di infrastrutture portuali.

Nel corso dell'esercizio 2012 è stato perciò approvato il Programma triennale OO.MM. per gli anni 2012-2014 nei termini suindicati, con l'attribuzione delle risorse ai soli accantonamenti, nonché la 1^ variazione al programma triennale delle Opere Marittime 2011-2013.

2.3 Dettagli maggiori circa il rispetto delle norme di contenimento della spesa, di riduzione delle dotazioni organiche e adozione dei parametri Consip da parte delle Autorità portuali

Le Autorità portuali, sulle quali viene svolta l'attività di vigilanza di natura amministrativo-contabile, che si esercita non solo sui bilanci (quindi sulla spesa preventiva ed effettiva), ma anche sulla dotazione organica del personale (articolo 12 della legge istitutiva 28 gennaio 1994, n.84), sono enti pubblici non economici dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge istitutiva del 28 gennaio 1994, n. 84. Detta legge ha stabilito la struttura organizzativa, nonché le funzioni di tali enti che, in quanto dotati di personalità giuridica di diritto pubblico, operano secondo i principi cui sono tenute tutte le Pubbliche Amministrazioni, ovvero trasparenza, efficacia, efficienza ed economicità. In tal senso lo "statuto" di tali Enti è rappresentato dalla stessa legge n. 84/94 ed è ovviamente uguale per tutte le Autorità portuali.
Si fa presente che non sono stati effettuati interventi di riordino (in questo caso possibili solo tramite legge), in quanto il disegno di legge di riforma della legislazione in materia portuale non ha completato il suo iter parlamentare a seguito della chiusura anticipata delle Camere.
Le Autorità portuali sono inserite nel conto economico consolidato delle amministrazioni pubbliche e pertanto sono destinatarie delle seguenti disposizioni di riduzione delle spese di funzionamento:
- legge n. 122/2010 – articolo 6, commi 3, 7, 8, 9 , 12 13, 14 (riduzione emolumenti organi di amministrazione e controllo, spese studi e consulenze, relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza, missioni, attività di formazione, acquisto manutenzione, noleggio autovetture, sponsorizzazioni);
- legge n. 135/2012 – articolo 1, comma 7 (adozione per fornitura di beni e servizi di parametri di qualità e di prezzo rapportati a quelli messi a disposizione delle pubbliche amministrazioni dalla CONSIP Spa) e articolo 8, comma 3 (riduzione spese per consumi intermedi).
Sul rispetto dei suddetti limiti di spesa è esercitato specifico controllo da parte di questa Amministrazione che approva i bilanci di previsione e consuntivi di tali Enti.
Il Ministero dirama ogni anno un'apposita circolare al riguardo, richiamando una per una le disposizioni cui le stesse devono attenersi ed invitandole a volerne assicurare il rispetto (in particolare, nel corso del 2012, con riferimento alla redazione dei bilanci 2013, sono state emesse le note prot. n. M_IT/PORTI/11629 in data 12 settembre 2012, prot. n. M_IT/PORTI/13500 in data 19 ottobre 2012 e da ultimo la nota prot. n. M_IT/PORTI/683 in data 17 gennaio 2013). Conseguentemente, in sede di verifica sugli atti di bilancio, con il supporto anche del Collegio dei revisori dei Conti di ciascuna autorità portuale, il Ministero provvede a controllare minuziosamente il rispetto delle disposizioni in argomento.
Per quanto concerne i parametri Consip, si è provveduto a dare istruzioni alle autorità portuali perché si adeguino al rispetto di quanto prescritto anche per esse dalla norma.
Le conseguenti verifiche sull'applicazione della normativa in questione sono in corso ed i relativi esiti potranno essere debitamente esposti una volta raccolti tutti gli elementi informativi del caso.
Per quanto riguarda la riduzione delle dotazioni organiche in attuazione alle disposizioni di cui all'art. 2, del D.L. n. 95/12 convertito nella legge n. 135/2012 si rappresenta che la legge istitutiva delle Autorità portuali prevede che al rapporto di lavoro del personale dipendente non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975 n.70 e al decreto legislativo 31 marzo 2001, n.165 (articolo 6, comma, 2

della legge 84/94); il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile e dalle leggi sul rapporto di lavoro subordinato nell'impresa (articolo 10, comma 6 della legge 84/94), ed è regolato da C.C.N.L., sulla base di criteri generali stabiliti con decreto dell'allora Ministro dei trasporti e della navigazione 7 ottobre 1996 che devono tener conto anche della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio. Tali contratti non rientrano tra quelli stipulati dall'ARAN quale parte datoriale, ma sono stipulati dall'associazione rappresentativa delle Autorità portuali (Assoporti) per la parte datoriale e dalle OO.SS. nazionali maggiormente rappresentative del personale di detti Enti per la parte sindacale. Ogni Autorità portuale provvede all'applicazione del C.C.N.L. con specifico atto, al fine di assicurare per l'intero periodo di validità contrattuale la copertura dei costi complessivi dei trattamenti economici, ivi compresi quelli derivanti dalla contrattazione aziendale.

Tale specificità si evidenzia anche per altri aspetti che riguardano l'instaurazione e la gestione del rapporto di lavoro come, ad esempio, l'assenza del requisito della stabilità d'impiego. Il CCNL, all'articolo 4, stabilisce, infatti, che nella parte normativa del contratto individuale, sia espressamente indicata la possibilità di risolvere il rapporto di lavoro in attuazione della legge n. 604/66 e successive modificazioni (per tale motivo l'Inps a seguito di specifico quesito con il messaggio n. 017933 del 19/09/2011 ha previsto che gravi sulle Autorità portuali il contributo contro la disoccupazione involontaria; in tal senso ponendo su un diverso piano il lavoratore dell'Autorità portuale rispetto a quello delle altre Pubbliche Amministrazioni per il quale è garantito, in linea generale, il requisito della stabilità d'impiego).

In ragione di tale peculiarità, è stato formulato specifico quesito alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica, in merito all'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto legge n. 95 del 2012 che prevede una riduzione delle dotazioni organiche del personale delle pubbliche amministrazioni nella misura del 20% per gli uffici dirigenziali di livello generale e una riduzione delle dotazioni organiche del personale non dirigenziale apportando una riduzione non inferiore del 10% della spesa complessiva relativa al numero dei posti di organico di tale personale. Il Dipartimento ha rappresentato che tali misure, anche in relazione alla terminologia utilizzata dalla norma per individuare le dotazioni organiche delle categorie di personale interessato, sono rivolte agli enti pubblici non economici, rientranti nell'ambito delle amministrazioni centrali, che sono tenuti ad applicare il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Tale interpretazione si desume anche dai richiami al predetto decreto legislativo contenuti nei vari commi dello stesso articolo.

Ha quindi ritenuto che, in base al quadro normativo di riferimento e tenuto conto delle modalità di finanziamento delle Autorità portuali nonché della natura privatistica del rapporto di lavoro dei dipendenti delle stesse, detti enti, pur rientrando tra gli enti pubblici non economici, non siano direttamente destinatari dell'articolo 2 del D.L. n. 95/2012, che viene ad assumere il contenuto di norma di indirizzo in coerenza con le disposizioni generali di riduzione e contenimento della spesa introdotte dalla normativa stessa.

2.4 Adeguatezza delle risorse derivanti dalla riconosciuta maggiore autonomia finanziaria in applicazione dell'articolo 14 del dl 83/2012 alle effettive esigenze infrastrutturali di competenza delle Autorità Portuali. Stato di attuazione della disciplina prevista dall'articolo 14 e istituzione del Fondo

Per quanto attiene alle risorse derivanti dalle previsioni normative di cui all'articolo 14 del decreto-legge n. 83/2012 (autonomia finanziaria delle autorità portuali), non può non rilevarsene l'inadeguatezza rispetto alle esigenze di infrastrutturazione dei porti nazionali, atteso che la disposizione in esame prevede un'aliquota molto modesta (1%) e pone poi un "tetto" di complessivi 70 milioni di euro per l'insieme dei porti nazionali. Se si considera che, negli anni dal 2000 al 2006, tra programmi ordinari e programmi straordinari per il finanziamento delle opere marittime, sono stati mediamente stanziati circa 400 milioni di euro annui, si può ben comprendere come la norma, pur affermando un principio di fondamentale importanza al riguardo, non sembra tale da poter imprimere una svolta alle attività di infrastrutturazione dei porti italiani e di conseguire l'obiettivo di colmare il gap che li separa dalle realtà portuali di altri Paesi concorrenti.
Per l'attuazione della disposizione in argomento, si attendono i dati sull'IVA generata dai porti, che il MEF è tenuto a fornire in via esclusiva (ed ufficialmente attendibile) entro il mese di aprile, per poter dar corso al relativo provvedimento.

2.5 Stato attuale dell'iter normativo della "riforma dei porti": considerazioni e valutazioni in riferimento agli aspetti innovativi e modificativi apportati alla vigente disciplina (legge 84/94) dal progetto di legge di riforma della legislazione in materia portuale (AC 5453)

L'iter normativo del disegno di legge di revisione dell'ordinamento portuale, com'è noto, dopo l'approvazione del Senato, non ha potuto vedere la luce a causa della brusca interruzione anticipata della Legislatura. Il testo all'esame del Parlamento introduceva alcuni elementi di novità (soprattutto in materia di definizione delle competenze sui porti, anche alla luce della normativa di revisione del Titolo V della Costituzione e di semplificazione amministrativa), che avrebbero potuto senz'altro giovare alla loro efficienza. Va, peraltro, detto, che il processo di riforma potrebbe contenere elementi di ancora più spinta innovazione, in relazione all'esperienza acquisita nei quasi vent'anni ormai della sua applicazione

3. Trasporto Pubblico Locale

3.1 Trasferimento alle Regioni delle funzioni statali in materia di TPL (ex decreto legislativo 422/97):

In merito allo stato di attuazione delle procedure di trasferimento della proprietà delle società "ex gestioni commissariali governative", si rappresenta che, ad inizio 2012, nonostante i ripetuti solleciti formulati da questa amministrazione alle regioni competenti, risultavano ancora di proprietà di questo dicastero le Ferrovie della Calabria s.r.l, le Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. e le Ferrovie del Sud Est e sevizi automobilistici s.r.l..
Delle tre società di capitale richiamate, Ferrovie della Calabria s.r.l. e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. versavano in uno stato di grave difficoltà finanziaria a causa della rilevante entità dei crediti non riscossi vantati nei confronti delle Regioni che ne avrebbero dovuto acquisire la proprietà. In particolare, Ferrovie della Calabria s.r.l. riportava in bilancio, al 31 dicembre 2011, crediti nei confronti della Regione Calabria per circa 80 Milioni di euro e Ferrovie del Sud Est e servizi

automobilistici s.r.l, alla stessa data, vantava crediti nei confronti della Regione Puglia per circa 120 Meuro.

Il protrarsi della situazione di stallo creatasi a causa del rifiuto della regioni competenti ad acquisire la proprietà sociale, ha presumibilmente aggravato ulteriormente la criticità finanziaria delle due società generando il rischio di una situazione di insolvenza conclamata con effetti sociali ed economici diretti ed indiretti traumatici.

In merito è opportuno segnalare che:

- Ferrovie della Calabria s.r.l e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici hanno rispettivamente un organico di circa 900 e 1500 unità;
- l'eventuale irregolarità o blocco dei servizi esercitati dalle stesse provocherebbe gravi disagi sia all'utenza calabrese che pugliese (si pensi ad esempio che Ferrovie della Calabria s.r.l esercisce circa il 40% del complesso dei servizi di T.P.L. e ferroviari regionali della regione Calabria);
- l'eventuale stato di insolvenza conclamata delle due società produrrebbe effetti negativi per le due aziende di trasporto, nonché per il relativo indotto, sia in termini di "commesse" correnti che in termini di crediti non riscossi, con conseguenze traumatiche per lo più sull'economia pugliese e calabrese.

In considerazione dello scenario descritto, l'articolo 16 del Decreto Legge n. 83/2012, convertito con la legge n. 134/2012, al fine di "incentivare le Regioni competenti ad acquisire la proprietà sociale delle aziende in parola nonché di garantire gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione delle stesse, ha autorizzato la spesa di 40 milioni di euro, "a condizione che entro novanta giorni dalla entrata in vigore della legge di conversione ..." fossero sottoscritti con le regioni interessate i relativi accordi per il trasferimento della proprietà entro il 31 dicembre 2012 .

Inoltre, il provvedimento legislativo ha consentito alle Regioni interessate, una volta attuato il trasferimento della proprietà sociale, di regolare le partite debitorie con le società di cui trattasi, utilizzando, entro il limite di 100 Milioni di euro per ciascuna regione, le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ad esse assegnate. A seguito dell'entrata in vigore della disposizione legislativa di cui sopra, questa Amministrazione ha attivato con sollecitudine tutte le procedure necessarie per attuarla.

L'attività si è conclusa con esito positivo per quanto attiene al trasferimento della proprietà sociale di Ferrovie della Calabria s.r.l., per la quale era già in corso un piano di efficientamento e razionalizzazione che ha ridotto il fabbisogno di esercizio in due anni di 12 Milioni di euro (fabbisogno 2010: 65 Milioni di euro - fabbisogno 2012: 53 Milioni di euro). Infatti, in data 8 novembre 2012 è stato stipulato un accordo di programma tra questo Ministero e la Regione Calabria, e in data 21 dicembre 2012, (con atto del Notaio Marinaro) in Roma, la proprietà sociale è stata acquisita dalla stessa Regione.

A seguito del trasferimento, la società ha potuto regolarizzare le proprie attività ordinarie e contestualmente attivare con i propri creditori le procedure per la predisposizione di un piano di ristrutturazione del debito, ai sensi degli articoli 182 bis e ter della legge fallimentare. Tale piano è diretto sostanzialmente a predisporre un programma dei pagamenti che esclude il riconoscimento di interessi e prevede contestualmente il pagamento della quota capitale con le seguenti modalità: il 25% immediatamente; il 15% entro giugno 2013; il saldo al momento in cui la Regione erogherà alla società le risorse del Fondo per la coesione e lo sviluppo dedicate alla copertura dei debiti e comunque non oltre 18 mesi dal dicembre 2012.

Inoltre, come previsto dall'accordo dell'8 novembre 2012, al fine di procedere ad un definitivo risanamento finanziario:

- la società sta per affidare, mediante procedura concorsuale, a soggetti esperti in ristrutturazioni aziendali, la predisposizione di un piano di impresa che migliori gli effetti dell'efficientamento e della razionalizzazione già prodottisi nell'ultimo biennio;
- la regione, nel suo nuovo ruolo di socio unico, conferirà alla società tutti i beni del "patrimonio disponibile" trasferitile dallo Stato ai sensi dell'articolo 8 del d.lgs 422/97.

Al contrario, la procedura di trasferimento non si è conclusa positivamente per Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilisti in quanto la regione Puglia, manifestando perplessità sulla situazione finanziaria della stessa azienda, si è nuovamente rifiutata di acquisire la proprietà sociale. Per tale ultima società permangono, quindi, i rischi conseguenti ad una possibile situazione conclamata di insolvenza. In particolare, in applicazione dell'articolo 16, comma 4 del decreto legge 83/2012, si è sollecitato nuovamente la Regione Puglia affinché procedesse all'acquisizione della proprietà della Società di cui trattasi. L'ente regionale, nel ritenere possibile tale trasferimento, previa definizione bonaria del contenzioso in corso avente ad oggetto il riconoscimento dei rilevanti crediti vantati dalla stessa Società a titolo di corrispettivo per i servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario esercìti, reputava necessario procedere preliminarmente ad una "due diligence" per effettuare una dettagliata ricognizione delle situazioni debitorie e creditorie della società.

Attivata la "due diligence" in argomento, la Regione ha lamentato più volte uno scarso atteggiamento collaborativo delle strutture societarie nel fornire la documentazione aziendale necessaria per completare l'attività ricognitiva. La società ha replicato ai rilievi regionali evidenziando, tra l'altro, che alcuni dati richiesti possono pregiudicare l'esito del contenzioso pendente innanzi al Consiglio di Stato contro lo stesso ente territoriale nonché l'eventuale definizione bonaria dello stesso.

L'Avvocatura dello Stato, interessata da questa Amministrazione, prescindendo dalla non condivisione del mandato conferito alla Regione per la "due diligence", laddove lo stesso fosse potenzialmente suscettibile di "sconfinare" in accertamenti e verifiche diretti a far acquisire alla Regione un quadro informativo concernente dati ed elementi notiziari su cui si fondano le pretese economiche oggetto del contenzioso, riteneva , con nota del 7 novembre 2011, che "allo stato attuale" non si potesse procedere alla definizione bonaria del contenzioso in corso con la contestuale rinuncia da parte della società, al giudizio d'appello.

I termini procedurali sanciti dal più volte richiamato articolo 16 comma 4 sono, pertanto, giunti a scadenza senza che gli elementi ritenuti necessari dalla regione per stipulare il prescritto accordo si siano sostanziati.

Per quanto attiene invece alle modalità di esercizio delle funzioni di monitoraggio inerenti le funzioni ed i compiti di amministrazione e programmazione attribuite alle regioni in materia di servizi ferroviari regionali, è opportuno evidenziare che la scrivente, in carenza delle necessarie risorse umane e strumentali, per procedere al monitoraggio di cui trattasi opera generalmente acquisendo ed elaborando i dati richiesti ai c.d. "Comitati di monitoraggio" istituiti, presso ciascuna Regione, in applicazione degli accordi di programma stipulati ai sensi dei richiamati articoli 8 e 9 del d.lgs 422/97.

I Comitati in parola sono composti da rappresentanti della regione interessata, del MEF e del MIT e hanno il compito di acquisire dati inerenti:

a) l'andamento del fabbisogno di esercizio in relazione alla quantità ed alla tipologia dei servizi effettuati dalle aziende ferroviarie ex concessionarie o ex gestioni commissariali governative;

b) il completamento delle procedure trasferimento dei beni, nella disponibilità delle aziende ferroviarie esercenti i servizi ex articolo 8 del d.lgs 422/97, dal demanio e dal patrimonio disponibile ed indisponibile dello Stato al demanio ed al patrimonio disponibile ed indisponibile delle Regioni;
c) il progressivo avanzamento dei lavori e delle forniture previsti dagli accordi di programma ex articolo 15 del d.lgs 422/97 per il potenziamento e ammodernamento delle ferrovie secondarie.
L'attività di cui al punto a) si è sostanzialmente conclusa nell'anno 2012 in quanto, in tale anno, sono stai acquisiti tutti gli elementi per definire il fabbisogno ammissibile delle aziende ferroviarie di cui trattasi a tutto il 31 dicembre 2007. Da tale data, infatti, in applicazione della legge finanziaria 2008 (legge 244/2007) non sono più ammessi trasferimenti dallo Stato alle regioni a Statuto ordinario per questa finalità. In particolare, nel 2012 si è proceduto a quantificare tale fabbisogno per il periodo 2003 – 2007 tenendo conto dei costi e dei ricavi caratteristici delle singole aziende e dei limiti di adeguamento alla sola inflazione di settore. La quantificazione, formalizzata con specifico D.P.C.M., è stata pari a circa 90 Milioni di euro. Tale importo è stato riconosciuto nei limiti delle risorse disponibili, impegnate al 2007, pari a circa 58 Meuro (mediante il criterio di una riduzione percentuale).
E' opportuno segnalare che l'attività dei comitati, conclusasi con l'esame dei dati delle aziende a tutto il 2007, potrebbe essere di valido supporto (non comportando costi aggiuntivi) per l'Osservatorio sulle politiche del T.P.L. istituito ai sensi dell'articolo 1 comma 300 della stessa legge 244/2007.
Le attività di cui ai punti b) e c) proseguiranno sino ad esaurimento delle procedure di trasferimento dei beni e sino al completamento dei programmi di ammodernamento e potenziamento in corso.
In merito all'attuazione dell'articolo 16, comma 5 del decreto legge n. 83/2012, si fa presente quanto segue.
Le disposizioni in argomento hanno previsto interventi al fine di risolvere le criticità finanziarie delle società esercenti servizi ferroviari di competenza della regione Campania assegnando risorse per la copertura dei relativi debiti subordinatamente alla predisposizione ed approvazione da parte del Ministero, previa istituzione di apposito tavolo tecnico ed entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legge in questione, del piano di rientro del disavanzo e del piano dei pagamenti delle società predette.
La nomina del Commissario ad acta cui compete, secondo le disposizioni in argomento, la ricognizione della consistenza dei debiti e crediti delle aziende in questione e la presentazione dei richiamati piani, è avvenuta con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze solo in data 9 novembre 2012. Successivamente, con decreto del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 47 dell'11 febbraio 2013, si è provveduto alla costituzione del tavolo tecnico finalizzato alla verifica della documentazione, la cui attivazione potrà peraltro avvenire allorquando la struttura commissariale incaricata avrà trasmesso i piani da esaminare.
Considerata l'urgenza di procedere al completamento delle procedure previste dall'art. 16 in questione, questa Amministrazione, con nota n. 1111 del 15 febbraio u.s., ha chiesto alla struttura commissariale di procedere con la massima sollecitudine consentita agli adempimenti di competenza al fine di poter individuare al più presto la data della prima riunione istruttoria del tavolo tecnico.

Per quanto riguarda invece il monitoraggio delle risorse rinvenienti sui conti di tesoreria, intestati a questo Ministero e vincolati a favore selle singole regioni interessate per assicurare la copertura degli accordi di programma con le stesse

stipulati, è opportuno premettere che l'amministrazione procede agli svincoli dai conti in parola previa verifica della coerenza delle forniture e dei lavori "già pagati" dalle Regioni con i lavori e le forniture che le stesse Regioni si sono impegnate a realizzare con i singoli accordi di programma sottoscritti.
In particolare per quanto attiene agli svincoli delle risorse destinate agli interventi inerenti il potenziamento e il risanamento delle ferrovie secondarie, a seguito di relativa richiesta documentata da parte delle Regioni interessate alla data del 31/12/2012, sono stati disposti pagamenti per un importo totale pari a € 225.977.593,65 di cui euro 35.593.371,96 sono relativi alle rate di mutuo accesi dalle regioni Piemonte, Toscana, Campania e Veneto.
Altresì per le Regioni Puglia, Toscana e Veneto è stata attivata un istruttoria finalizzata alla stesura di un Accordo integrativo all'Accordo di Programma sottoscritto ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs 422/97, utilizzando le risorse finanziarie derivanti dal risparmio sugli oneri finanziari a seguito del mancato ricorso al mercato finanziario. Per le Regioni Toscana e Veneto, a seguito di verifica congiunta presso questa Amministrazione, è stata accertata una maggiore disponibilità di:
- circa 3 milioni di euro per la Regione Toscana;
- circa 4 milioni di euro per la Regione Veneto.
In data 19/07/2012 è stato sottoscritto un Accordo integrativo (all'accordo di programma sottoscritto ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n. 422/97) tra il MIT e la Regione Emilia Romagna per il trasferimento delle competenze connesse agli adempimenti riguardanti il programma ex lege 910/86, registrato dai competenti organi di controllo in data 6/11/2012 al reg. N. 14, foglio N. 251.
Particolare attenzione è posta agli interventi previsti nell'Accordo di programma con la Regione di cui sopra, oggetto di finanziamento ex lege 211/92, in quanto, per tali interventi, le eventuali richieste di "variante" proposte dall'ente regionale, oltre ad essere oggetto di una istruttoria e di un successivo decreto Ministeriale di "rimodulazione", sono sottoposte alla prescritta deliberazione del CIPE.
E' opportuno segnalare, come già fatto in occasione delle precedenti relazioni, che la procedura introdotta dall' articolo 1 comma 5 della legge 166/02 di erogazione delle risorse impegnate per ogni singolo accordo di programma su conti di tesoreria infruttiferi intestati a questa Amministrazione e vincolati a favore degli enti territoriali interessati, oltre a consentire l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse stanziate sotto forma di limiti di impegno (in quanto in molti casi non si è reso necessario ricorrere, o ricorre immediatamente, al mercato finanziario con il conseguente accollo di oneri finanziari) ha evitato il prodursi della sempre più frequente criticità del c.d."ritardo nei pagamenti".
L'Amministrazione, inoltre, verifica costantemente che i versamenti sui conti di tesoreria ad essa intestata siano regolarmente effettuati soprattutto se tali erogazioni sono connesse ai c.d "ruoli di spesa fissa". In merito, a titolo puramente esemplificativo, si segnala che, nel 2012, la scrivente ha provveduto a comunicare al MEF ed alla Banca d'Italia anomalie inerenti i versamenti sui propri conti vincolati a favore della Regione Abruzzo e della Regione Calabria.

3.2 Fondo per il trasporto pubblico locale

Per quanto riguarda le attività mirate alla definizione dei criteri e delle modalità di riparto del fondo di cui all'art. 16 bis del dl 95/2012, come modificato dall'art. 1 comma 301 della legge di stabilità 2013, si precisa che questa attività è stata oggetto

di uno specifico obiettivo affidato al Dipartimento con la Direttiva del Ministro per il 2012, e cioè:

Obiettivo strategico: "Miglioramento del servizio di trasporto"
Obiettivo operativo: *Trasferimento alle regioni ed agli enti locali di risorse finanziarie per investimenti per il trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali*

L'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135 , così come modificato dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, ha istituito il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico". Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del MEF ed e' diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 Miliardi di euro. A decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M di cui sopra, sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedevano risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.
L'articolo 16 bis, al comma 3, ha previsto che i criteri di ripartizione del fondo siano definiti da un D.P.C.M su proposta del MIT di concerto con il MEF, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del d.lgs 28 agosto 1997 n. 281. E' stato, pertanto, predisposto uno schema di D.P.C.M. che, concertato con il MEF, è stato inviato alla Conferenza Unificata. Quest'ultima, in data 7 febbraio 2013, ha espresso, a seguito di alcune modifiche richieste dalle regioni, l'intesa. In data 11 marzo 2013, il D.P.C.M. in argomento è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri ed è stato sottoposto agli organi di controllo.
E' stato altresì emanato il decreto ministeriale MEF di concerto con il MIT di riparto alle regioni dell'accordo pari al 60% del fondo ed è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013. A seguito della predetta pubblicazione, è stato sottoscritto, in data 4 marzo 2013 dalla Direzione generale del trasporto pubblico locale il decreto d'impegno dei fondi da erogare alle regioni a titolo di anticipazione, attualmente sottoposto al vaglio degli organi di controllo.
L'acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato DPCM.
L'attività istruttoria svolta ha dovuto tener conto delle esperienze passate relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi. Si è quindi posta particolare attenzione:
- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni indipendentemente dallo stato in cui versa in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungono gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi posti, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produca effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli enti regionali dovrà consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 bis, comma 3.

Il raggiungimento di tali obiettivi sarà verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata," l'indicatore è l'incremento annuale del "load factor" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del load factor.

- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi," l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del DPCM in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto.

La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio.

- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn-over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il paese sta attraversando.

- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del "Fondo" ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti.

La differenza rispetto al previgente sistema di riparto delle risorse si può sintetizzare nel fatto che nel Fondo confluiscono non solo le risorse precedentemente stanziate sui capitoli 2817 e 7547 del MEF bensì anche tutte le risorse destinate al settore mediante compartecipazione fiscale (ad eccezione del cosiddetto Fondo perequativo IRAP per il quale le regioni hanno negato il vincolo di destinazione). In sostanza, la nuova ripartizione è relativa a risorse complessivamente pari a 5 miliardi di Euro non vincolate alle singole finalità indicate dalle varie leggi di finanziamento originarie e sedimentatesi nel tempo per finanziare il settore. Le risorse del Fondo, in applicazione dell'articolo 16 bis, saranno ripartite tenendo conto non di tali singole finalità ma complessivamente del raggiungimento, mediante la riprogrammazione dei servizi, degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione fissati.

In merito al processo di costituzione dell'Osservatorio sul TPL, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, legge finanziaria 244/2008 si informa che con decreto interministeriale Infrastrutture e Trasporti – Economia e Finanze – Rapporti con le Regioni. n. 325 del 25/11/2011 è stata fissata la composizione, le modalità di funzionamento ed i compiti dell'Osservatorio medesimo. Ha costituito anche uno specifico obiettivo affidato al Dipartimento con la Direttiva del Ministro per il 2012, e cioè:

Obiettivo strategico: "Miglioramento del servizio di trasporto"
Obiettivo operativo: *Attivazione e funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale*
Nel primo semestre dell'anno 2012 si è provveduto all'insediamento ed al concreto avvio delle attività dell'Osservatorio stesso. Tali attività si sono potute avviare a seguito della registrazione (intervenuta nel dicembre 2011) del richiamato Decreto interministeriale 15 novembre 2011. A seguito del ricevimento delle designazioni delle diverse amministrazioni interessate è stata quindi effettuata la costituzione del comitato di cui all'art. 3 del richiamato decreto interministeriale (DM 15 maggio 2012) e della segreteria di cui all'Art 4 del medesimo osservatorio (DD 18 maggio 2012).
Nel corso dell'anno sono state svolte 4 riunioni del Comitato e dei tre Gruppi di Lavoro Tematici: istituiti dalla Commissione medesima per lo svolgimento di compiti istruttori in materia di Indicatori per servizi, Indicatori per investimenti e Normativa di settore. per individuare genericamente gli indicatori da prendere a riferimento per monitorare l'andamento del settore sia per quanto attiene alla qualità, alla quantità ed ai costi dei servizi che per quanto riguarda la realizzazione e la programmazione degli investimenti.
Il ruolo dell'Osservatorio risulta oltremodo potenziato dal disposto dell'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con la legge 7 agosto 2012 n. 135, che ha imposto alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario la trasmissione dei dati richiestigli, pena l'inibizione dell'erogazione dei contributi pubblici e dei corrispettivi dei contratti di servizio.
In merito, in applicazione del medesimo disposto di legge, la scrivente, d'intesa con il MEF e con il Ministero dell'Interno sta procedendo ad individuare le modalità con cui i dati che l'Osservatorio richiederà dovranno essere certificati.
La criticità lamentata negli anni passati in relazione alla carenza di risorse destinate a creare la banca dati e il sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore è stata risolta senza prevedere nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
In particolare, il D.P.C.M., che fissa i criteri di ripartizione delle risorse stanziate sul Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato per il trasporto pubblico

locale ha previsto che lo 0,025 delle quote spettanti alle regioni a valere sul fondo stesso possa essere accantonato annualmente per essere destinato alla creazione della banca dati e al sistema informativo pubblico necessario a verificare il progressivo raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del settore.

3.3 Società concessionarie trasporti marittimi

Con riguardo alle società concessionarie di trasporti marittimi e nella fattispecie: Tirrenia Spa, Siremar Spa, Saremar Spa, Caremar Spa e Laziomar Spa, si indicano innanzitutto gli importi che la legge n. 166 del 20 novembre 2009 comma 16, art.19 ter, prestabilisce quali risorse necessarie a garantire il livello dei servizi, per ciascuno degli anni di durata delle Convenzioni.
Per quanto riguarda Tirrenia (la cui convenzione è di otto anni) e Siremar (la cui convenzione è di dodici anni), a valere sul competente **capitolo 1960** del Bilancio dello Stato, si riferisce che per gli anni 2010-2012 i fondi sono stati regolarmente erogati e per l'anno 2013, al momento, solo stanziati:

	TIRRENIA	SIREMAR
Anno 2010	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00
Anno 2011	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00
Anno 2012	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00
Anno 2013	€ 72.685.642,00	€ 55.694.895,00

Per quanto concerne invece le altre concessionarie di trasporti marittimi ai sensi della sopracitata legge 166/2009 si riporta di seguito un prospetto illustrativo precisando che a valere sul competente capitolo 1960 del Bilancio dello Stato, i fondi necessari a garantire i livelli di servizio per gli anni 2010-2012 sono stati regolarmente erogati per le società Caremar e Laziomar e per l'anno 2013 ad oggi solo stanziati:

	SAREMAR S.p.A.	CAREMAR S.p.A.	LAZIOMAR S.p.A
Anno 2010	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00
Anno 2011	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00
Anno 2012	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00
Anno 2013	€ 13.686.441,00	€ 19.839.226,00	€ 10.030.606,00

Per quanto concerne lo stato del processo di privatizzazione delle società regionali marittime Caremar, Laziomar e Saremar e le problematiche attualmente insistenti su tale iter, si rappresenta quanto segue.
La legge 163/2010 prevedeva l'obbligo per le regioni territorialmente competenti (Campania, Lazio e Sardegna) di privatizzare attraverso procedure di evidenza pubblica le società regionali (Caremar, Laziomar e Saremar) entro i termini stabiliti per la privatizzazione delle Società Tirrenia e Siremar. A tal proposito, appare opportuno ricordare che la competenza in materia di cabotaggio regionale è stata trasferita alle Regioni dal 01.01.2010 e che la proprietà delle società Caremar, Laziomar e Saremar è stata ceduta a titolo gratuito alle Regioni di rispettiva appartenenza.
Il 30 luglio 2012 con la stipula della Convenzione Rep. 55/2012 con la Società Compagnia delle Isole S.p.A., aggiudicataria del compendio aziendale Siremar in Amministrazione Straordinaria, è venuta meno, per tutte le ex società del Gruppo

Tirrenia, la validità delle vecchie convenzioni ventennali scadute al 31.12.2008 e successivamente prorogate sulla base della legge 163/2010 con conseguente termine della corresponsione dei connessi oneri di servizio pubblico da parte dello Stato, di cui all'art.19 ter della legge 166/2009.
In data 25.07.2012 e in data 06.08.2012 le Regioni Campania e Lazio hanno provveduto alla pubblicazione dei bandi di gara per la privatizzazione delle società Caremar e Laziomar. In data 07.08.2012 la Regione Sardegna ha emanato una norma regionale (Legge Regionale n. 15/2012) che ha previsto la pubblicazione, entro sessanta giorni dalla sua entrata in vigore, del bando di gara per la privatizzazione del 100% del capitale sociale della Saremar.
Tale previsione normativa regionale della Regione Sardegna non risulta aver avuto tuttora alcun seguito.
In data 28.12.2012 è stata pubblicata la legge di Stabilità per il 2013 che all'art. 1 comma 311 e ss. ha previsto, a seguito di una specifica proposta formulata da quest'Amministrazione, la possibilità di procedere all'erogazione del residuo della sovvenzione 2012, nonché quella relativa al primo semestre 2013, a favore anche delle Regioni Campania, Lazio e Sardegna, nelle more del completamento della procedura di privatizzazione prevista dall'art. 19 ter della L. 166/09.
Tale erogazione è subordinata alla pubblicazione del bando di gara di privatizzazione ed alla stipula di un contratto di servizio "ponte" tra le Regioni e le rispettive Società per assicurare il mantenimento della continuità territoriale.
L'erogazione delle quote residue per l'anno 2012 nei confronti delle Regioni Campania per la società Caremar e Lazio per la società Laziomar è avvenuta, nei primi mesi del 2013, con i seguenti provvedimenti:
decreto del 19.02.13 per € 4.012.242,40 per la Regione Lazio;
decreto del 14.02.13 per € 7.935.690,40 per la Regione Campania.
Per la Regione Sardegna, in mancanza dei presupposti previsti dalla legge di Stabilità 2013 non si è potuto procedere all'erogazione delle suddette somme.

4 Interventi per la ricostruzione in Abruzzo

4.1 Grado di attuazione del piano di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici, previsto dall'art. 4 comma 1, lett. B) del d.l. 39/2009, con indicazione del numero e della tipologia di immobili a tutt'oggi ripristinati (strutture scolastiche, universitarie, immobili di interesse storico-artistico, ecc....)

All'indomani del devastante sisma dell'aprile 2009, l'art. 4 del D.L. n. 39 del 28 aprile 2009 (Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici nella Regione Abruzzo nel mese di aprile 2009 e ulteriori interventi urgenti di protezione civile), convertito in legge 24 giugno 2009, n. 77 ha individuato il Presidente della Regione Abruzzo quale Commissario Delegato alla realizzazione degli interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici danneggiati dal sisma.
In questa sua funzione il Presidente Chiodi si è avvalso del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna quale soggetto attuatore.
L'Ufficio, già nei giorni successivi al sisma, ha svolto numerosi sopralluoghi presso i principali edifici pubblici per stimarne sia l'agibilità, che il fabbisogno speditivo per la riparazione.

Obiettivo principale è stato quello di consentire la ripresa di tutte quelle funzioni pubbliche che costituiscono il motore trainante per la vita socio-economica di una città quali:
- governo del territorio, attraverso le Amministrazioni statali, regionali e locali;
- attività universitarie ed educative;
- funzionalità di servizio di Caserme di vario ordine e grado;
- salvaguardia di alcuni beni monumentali e di culto;
- attività giudiziarie.

Effettuati i necessari sopralluoghi è stato redatto un primo programma di interventi, per un importo complessivo di circa € 408 milioni, approvato dal primo Consiglio dei Ministri tenutosi subito dopo l'evento sismico del 6 aprile 2009.

Tuttavia, nell'immediatezza degli eventi sismici occorreva intervenire con estrema rapidità sugli edifici sede di istituzioni pubbliche per permetterne, laddove possibile, l'immediata riattivazione funzionale al fine di garantire il ripristino dei servizi alla cittadinanza.

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".

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. e con la realizzazione di nuove scuole ubicate in strutture prefabbricate (€.6.500.000,00).

Ultimate le attività sopra descritte, è stato avviato il primo programma stralcio di interventi urgenti per il ripristino degli immobili pubblici danneggiati dal sisma nella città e nella Provincia di L'Aquila, per un importo pari a € 200,85 milioni, approvato dal CIPE con deliberazione n. 82/2009 e rimodulato a parità di importo in data 11.06.2010 e 02.12.2010.

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.

Interventi urgenti per il ripristino di edifici pubblici (O.P.C.M. n. 3827/2009, art. 4)

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:
L' O.P.C.M. n. 3827/2009, art. 4, ha stanziato allo scopo € 21.000.000,00.

Oggetto dell'intervento	**Importo Intervento**	**Importo intervento a consuntivo**
Edificio T.A.R. - L'Aquila	350.000,00	315.000,00
Centro Interregionale VV.F. - L'Aquila – Autofficina	200.000,00	183.500,00
Casa Circondariale di L'Aquila	1.300.000,00	1.297.338,75
Comando Regionale Guardia di Finanza - Palazzina ampliamento - L'Aquila	140.000,00	140.000,00
Comando Provinciale Carabinieri di L'Aquila	700.000,00	627.345,19
Comando Provinciale Carabinieri - ed. mensa - L'Aquila	180.000,00	181.038,42
Caserma CC. di Civitella Casanova -PE-	110.000,00	118.781,86
Caserma Corpo Forestale dello Stato di Montebello di Bertona -PE-	85.000,00	91.867,72
Complesso di S. Domenico in L'Aquila, sede Corte dei Conti ed Avvocatura dello Stato	1.900.000,00	1.340.000,00
Comando provinciale Guardia di Finanza – L'Aquila - Messa in sicurezza dell'edificio	17.500,00	16.237,72
Ottimizzazione sistema elettronico di difesa passiva Comando prov. Carabinieri L'Aquila	557.000,00	557.000,00
Spese per MAP loc. Coppito per il personale della G.d.F.	140.560,92	140.560,92
Comando Provinciale dei Carabinieri - L'Aquila - Palazzina alloggi	650.000,00	650.000,00
Comando regionale Guardia di Finanza - L'Aquila	500.000,00	500.000,00
ex Archivio di Stato (Pal. Uffici), loc. Pile di L'Aquila, da destinare ad Uffici giudiziari	400.000,00	1.145.164,58
caserma Campomizzi da adibire ad uso alloggi ed opere connesse	13.000.000,00	13.208.458,00
Comando provinciale Guardia di Finanza - L'Aquila - Messa in sicurezza per pericolo derivante dal dissesto del muto di contenimento - lato ridotto Teatro comunale	34.318.06	34.318.06
Totale	**20.264.378,98**	20.546.611,22

Inoltre,

Caserma Campomizzi – S.M. palazzina "C", da destinare ad alloggi per la popolazione studentesca *(intervento finanziato dalla O.P.C.M. 3987 del 15.12.2011, in corso di appalto)*	88.000,00	

Il totale dei pagamenti disposti dal Provveditorato relativi a questo programma di interventi ammonta, al 30.08.2012, ad €.19.203.561,05.

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

Si tratta dei seguenti interventi:

l'insediamento abitativo M.A.P. di S. Gregorio, frazione del Comune di L'Aquila, per il quale è occorsa una spesa di € 7.390.000,00; l'intervento è ultimato e al 30.08.2012 risultano emessi pagamenti dal Provveditorato per €.6.982.474,60;

la realizzazione della sede provvisoria per la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi dell'Aquila, il cui finanziamento ammonta a €.6.000.000,00; i lavori sono in corso e al 30.08.2012 risultano emessi pagamenti dal Provveditorato per €.1.888.611,08.

la scuola dell'infanzia di Barete, finanziata con una donazione del Senato della Repubblica per € 869.000,00; la scuola è pienamente funzionante dall'8.11.2010. Risultano, al 30.08.2012, emessi pagamenti dal Provveditorato per €.666.522,26;

gli interventi eseguiti sulla viabilità nella città di L'Aquila, il cui finanziamento ammonta ad €. 6.500.000,00, con l'integrazione di € 760.000,00 prevista dalll'O.P.C.M. n. 4013/2012, a carico dell'art. 14, coma 1, del d.l. n. 39/2009. Risultano, al 30.08.2012, emessi pagamenti dal Provveditorato per € 4.268.069,54. I lavori principali sono da tempo ultimati; con il finanziamento integrativo recentemente disposto si sta provvedendo ai 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 emessi dal Provveditorato al** 30.089.2012

Mercato in Piazza d'Armi O. P. C. M. n. 3857 del 10.3.2010, art. 10	€ 1.000.000,00, più l'integrazione di € 300.000,00 prevista dall'O.P.C.M. n. 4013/2012, a carico dell'art. 14, coma 1, del d.l. n. 39/2009	Lavori ultimati; il mercato è in attività	25.669,12 A cura della S.G.E. sono stati corrisposti € 917.596,84
IstitutoScuola 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 ultimata – imminente la sottoscrizione del contratto	---

I programma stralcio CIPE, delib. n. 82/2009

Si riportano nella tabella che segue la quantificazione e lo stato di attuazione degli interventi:

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
1	EX ARCHIVIO DI STATO per Uffici giudiziari e parcheggio	3,000	€ 6,000	€ 7,180	Lavori ultimati inaugurazione 23.9.2011
2	ALLOGGI CARABINIERI	0,650	€ 0,650	€ 0,000	Lavori eseguiti v. elenco di O.P.C.M. 3827/2009, voce 13
3	QUESTURA	4,000	€ 12,000	€ 18,500	Ultimati i primi quattro piani dei corpi C e D
4	DIREZIONE PROVIN	18,200	€ 18,200	€ 18,200	In corso progettazione

	CIALE VV.F.				
5	SEDE UFFICIO Provveditorato	10,000	€ 13.000	€ 13,000	Lavori in corso esame
6	COMANDO REGIONALE GUARDIA DI FINANZA	5,000	€ 4,300	€ 4,300	Lavori ultimati
7	CASERMA CAMPOMIZZI	8,000	€ 6,455	€ 6,455	Lavori ultimati
8	CHIESA DI SAN DOMENICO (messa in sicurezza)	2,000	€ 2,000	€ 1,600	lavori ultimati
9	CHIESA DI SAN DOMENICO (lavori di recupero)	14,000	€ 12,000	€ 11,370	Ultimata la progettazione definitiva
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 fase di esecuzione il contratto per il recupero della intera Basilica. In fase di progettazione l'intervento sul convento.
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 pressoché ultimati. Per il secondo lotto (ala Uffici), i Vigili del Fuoco hanno demolito il preesistente fabbricato ed è ora aggiudicata definitivamente la gara d'appalto per la ricostruzione.
12	INPS - Direzione regionale	10,000	€ 10,000	€ 10,000	Esperiti studi ed indagini - Conclusa progettazione preliminare
13	ALLOGGI ESERCITO via Guelfi	9,000	€ 9,000	€ 9,000	Progettazione preliminare predisposta; il CO.MI.PA. ha espresso parere favorevole – gara prossima

14	CASERMA E. I. ROSSI	1,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma
15	*UFFICI CONSIGLIO REGIONALE ex Gil e Colonnato*	*6,000*	*€ 6,000*	*€ 6,000*	*Il Consiglio regionale ha chiesto di poter essere soggetto attuatore – il Provveditorato ha espresso il proprio nulla osta*
16	UFFICI Presidente Giunta regionale - Comm. Delegato	10,000	€ 3,000	€ 3,000	In corso progettazione
17	COMANDO PROVINCIALE CORPO FOR. STATO	5,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma
18	DIREZIONE REGIONALE VIGILI DEL FUOCO	2,500	€ 2,500	€ 2.500	Progettazione in corso
19	ARCHIVI REGIONE ABRUZZO E ALLOGGI Provv. OO. PP.	2,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma
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"
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.
22	STAZIONE CC GORIANO SICOLI (AQ)	2,500	€ 2,500	€ 2,500	Conclusa la Conferenza di Servizi. Progettazione definitiva redatta ed esaminata favorevolmente dal C.T.A. – è in corso il procedimento espropriativo
23	PALAZZO PROVINCIA (PORTIC	15,000	€ 5,245	€ 5,245	Progettazione preliminare conclusa – indetta gara d'appalto per l'affidamento della progettazione definitiva

	l)				
24	*PALAZZO PROVINCIA (nuovo edificio via S. Agostino – L'Aquila)*	*2,000*	*€ 2,000*	*€ 2,000*	*L'intervento sarà curato dalla Provincia dell'Aquila in qualità di Soggetto attuatore*
25	EX LICEO SCIENTIFICO VIA MAIELLA (COMUNE AQ)	1,000	€ 1,000	€ 1,000	In corso progettazione
26	EX CONVENTO S. CATERINA IN VIA SASSA	4,000	€ 0,000	€ 0,000	L'intervento è riproposto nel II programma
27	EX SCUOLA MEDIA MAZZINI	6,000	€ 6,000	€ 6,000	Ultimati i lavori della Sala Consiliare
Totale		**200,850**	**200,850**	**200,850**	

Per questo programma di interventi, al 30.08.2012, risultano emessi pagamenti dal Provveditorato per un importo complessivo di € 31.679.581,61 comprendendo in tale importo anche la somma di € 1.725.710,31, 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)

II programma stralcio CIPE- delib. n. 44/2012

Il II programma stralcio degli edifici pubblici è stato approvato nella seduta C.I.P.E. del 23.3.2012, delib. n. 44. Si riporta l'elenco:

DENOMINAZIONE EDIFICIO		**importo ii programma in milioni di euro**	**Stato del procedimento**
1	L'Aquila - Caserma Esercito "Rossi" *	1,000	Probabile stralcio
2	L'Aquila - Uffici Presidente Giunta regionale - Comm. Delegato *	10,000	Progettazione in corso

3	L'Aquila - Comando provinciale Corpo Forestale dello Stato*	5,100	Progettazione in corso
4	L'Aquila - Archivi Regione Abruzzo e alloggi Provv. OO. PP.	2,000	Progettazione definitiva ultimata – in fase di approvazione
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	Indetta gara d'appalto per l'affidamento della progettazione definitiva
7	L'Aquila - Ex Liceo Scientifico in via Maiella da adibire ad uffici comunali *	4,850	Progettazione preliminare ultimata
8	L'Aquila - ex Monastero di S. Caterina in via Sassa da adibire ad uffici della Provincia *	7,320	Progettazione preliminare redatta – in corso indagini sul fabbricato
9	L'Aquila - Comando Regionale Vigili del Fuoco *	1,200	Progettazione in corso
10	Fontecchio (AQ) - Comando Stazione Corpo Forestale dello Stato	1,600	Studi e Progettazione in corso
11	L'Aquila - ex Palazzo del Littorio in via Sassa, sede di Uffici del Comune di L'Aquila	10,530	Progettazione definitiva redatta
12	L'Aquila - Palazzo del Governo il CIPE ha deliberato ulteriori somme l'11.07.2012 - delib. n. 81/2012 - si tratta di € 31.613.325 da ripartire tra questo	25,000	la progettazione

	intervento ed un altro immobile di proprietà della Provincia dell'Aquila (Palazzo della Provincia di Via S. Agostino in L'Aquila, di cui al programma CIPE n. 82/2009, n. 24, vedi *supra*)		preliminare è stata approvata in Conferenza di servizi
13	L'Aquila - Uffici S.G.E. (ex ISEF)	1,900	Lavori ultimati
14	Assergi (AQ) - Caserma Stazione Base Carabinieri	2,500	Studi e progettazione in corso
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	Studi e progettazione in corso
17	Pizzoli (AQ) - Caserma Stazione Base Carabinieri	2,000	Progettazione in corso
18	Barete (AQ) - Caserma Stazione Base Carabinieri	2,000	Studi e progettazione in corso
19	L'Aquila - Comando Regionale Corpo Forestale dello Stato	1,100	Studi e progettazione in corso
20	L'Aquila - Convitto Nazionale	22,500	Indetta gara d'appalto per l'affidamento della progettazione definitiva
21	L'Aquila - Conservatorio di Musica a Collemaggio	18,200	Studi e progettazione 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**	

Alcuni interventi del I programma stralcio, in quanto caratterizzati da un livello di priorità meno elevato, sono stati ridotti o azzerati in occasione delle due rimodulazioni, pertanto, attualmente sono riproposti nel II programma contrassegnati da un asterisco.

È stato subito 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, come sopra specificato, 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.

Ulteriori interventi sono stati proposti per l'approvazione al C.I.P.E. nel dicembre 2012. Si è in attesa di conoscere le determinazioni del Comitato.

Interventi in materia di edilizia residenziale pubblica

Il Comune dell'Aquila ha affidato al Provveditorato per le Opere Pubbliche il ripristino dell'edificio ex ONPI (struttura per anziani con finalità residenziali ed assistenziali) - ai sensi delle O.P.C.M. n. 3803/2009 e n. 3817/2009 che prevedono la realizzazione degli interventi necessari alla ricostruzione o alla riparazione degli immobili di edilizia residenziale pubblica (regionale e comunale).
In proposito, è concluso un primo stralcio, necessario al recupero della zona bar, ristorante e cucina, dell'importo complessivo di € 782.540,52, a valere sulle risorse della O.P.C.M. n. 3803/2009 e ss.mm.ii. Alla data del 1° ottobre 2012 risultano erogati dal Provveditorato € 573.986,85.

Per quanto riguarda il recupero dell'intero complesso ex ONPI, i lavori, appaltati dal Provveditorato, sono attualmente in corso. L'importo del quadro economico ammonta complessivamente a € 9.864.967,77, di cui € 3.100.000,00 messi a disposizione dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Famiglia, destinati specificamente alla creazione di un centro per la cura dei malati del morbo di Alzheimer. Gli importi pagati dal Provveditorato al 1°.10.2012 ammontano a € 2.326.134,75.

Per quanto riguarda l'edilizia residenziale pubblica regionale sovvenzionata, il Provveditorato ha sottoscritto con l'ATER dell'Aquila il 30.11.2009 un atto di intesa, con il quale è stato concordato il suo intervento in qualità di soggetto attuatore per la riparazione di 36 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 svolge la funzione di Responsabile del procedimento e si occupa dell'espletamento delle gare d'appalto, della stipulazione dei contratti, dell'effettuazione dei collaudi e dell'ottenimento delle agibilità. Il Provveditorato è attualmente in attesa di ricevere dall'ATER i progetti relativi agli interventi.

Edifici universitari – delib. C.I.P.E. n. 79/2009

Denominazione intervento			**Competenza del. CIPE 79/2009**	**Stato del procedimento**
1	**Interventi vari, distinti come segue:**			
1a	*Facoltà di Economia – Edificio A-B-*	*3.000.000.00*		*Studi e Progettazione in*

	C.D.E.F. ed Esterni			*corso*
1b	*Facoltà di Ingegneria – Vecchio edificio*	*9.800.000,00*		*Studi e Progettazione in corso*
1c	*Centro Congressi S. Basilio*	*3.000.000,00*		*Studi e Progettazione in corso*
1d	*Centro linguistico ed aule – via Assergi*	*3.200.000,00*		*Studi e Progettazione in corso*
	in totale 1 a, 1b, 1c, 1d		19.000.000,00	
2	**Palazzo Camponeschi**		15.000.000,00	*Contratto in corso di esecuzione*
3	**Edifici vari (Roio e Coppito), distinti come segue:**			
3a	*Facoltà di Ingegneria – corpo B*	*2.313.400,00*		*Contratto in corso di esecuzione*
3b	*Facoltà di Scienze – corpo A*	*1.965.000,00*		*Contratto in corso di esecuzione*
3c	*Facoltà di Scienze – corpo C*	*1.584.180,00*		*Contratto in corso di esecuzione*
	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	
TOTALE GENERALE			**40.000.000,00**	

Per questo programma di interventi, al 31.08.2012, risultano emessi dal Provveditorato pagamenti per un importo pari ad € 490.826,84.

Interventi finanziati a valere sull'art. 14, comma 1, D.L. n.39/09

Oggetto dell'intervento	Importo	Stato del procedimento
Ripristino del Tribunale di Chieti - O.P.C.M. n. 3916 del 30.12.2010	€ 6.700.00 0,00	Gara d'appalto conclusa con aggiudicazione definitiva

Con Atto di intesa, sottoscritto il 24.02.2011 tra Commissario delegato per la ricostruzione, Vice Commissario delegato per la tutela dei beni culturali, Direzione Regionale per i Beni culturali, Comune di L'Aquila e Provveditorato OO.PP., al Provveditorato sono state affidate le funzioni di Soggetto attuatore per i seguenti interventi in L'Aquila, compresi nel decreto commissariale n. 24/2010: o ex convento di S. Teresa in via Roma (€ 10.101.000,00) o Scuola De Amicis in Piazza del Teatro (€ 16.575.000,00)	Si veda il decreto commissariale n. 24/2010, art. 2	Il progetto preliminare della Scuola De Amicis è è stato esaminato favorevolmente dal C.T.A. nella seduta del 28.3.2012 e la gara d'appalto è in corso. Per gli altri interventi, sono in corso studi e progettazioni

Edilizia scolastica

Nell'ambito delle risorse stanziate dal C.I.P.E. con deliberazione n. 47/2009 e pari ad € 226.401.450, l'art. 15 dell'O.P.C.M. 3782/2009 ha autorizzato la spesa di € 30.600.000,00 milioni per consentire il regolare avvio dell'anno scolastico 2009/2010.
Su un totale dei 70 edifici, per 59 sono stati ultimati gli interventi, per 2, in provincia di L'Aquila, non è stato possibile procedere a causa dell'esito negativo delle indagini sullo stato del danno. Pertanto si è decisa la loro demolizione, onde eliminare il pericolo per la pubblica incolumità. Durante l'esecuzione del programma è stato necessario procedere ad una rimodulazione nell'ambito dell'importo complessivo di €.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 dal Provveditorato pagamenti, al 31.08.2012, per € 27.839.299,06.

Nelle due Conferenze di servizi, tenutesi 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.. Le spese complessivamente sostenute dal Provveditorato, per studi e progettazioni, ammontano alla data del 31.08.2012 a €.821.080,24.

Al momento questi interventi risultano affidati alla Provincia di L'Aquila ed agli altri Enti proprietari.
Il Provveditorato ha, altresì, contribuito alla formazione del III Piano degli interventi sul patrimonio scolastico, successivamente integrato dal Commissario Delegato.

Corpo Forestale dello Stato

In conseguenza dell'evento sismico del 6 aprile 2009, con la 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 per il tramite dell'Ente Parco del Gran Sasso e dei Monti della Laga, utili a realizzare alloggi di servizio in L'Aquila. 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 € 1.200.000,00, proviene da donazioni. Il progetto definitivo è stato esaminato favorevolmente dal CTA e la gara d'appalto è prossima all'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; l'appalto è in corso.
Costruzione della nuova sede della Camera di Commercio e di una biblioteca, di un archivio ed un magazzino nel Nucleo industriale di Bazzano (L'Aquila).
Con convenzione n. 682 di reg. del 5 marzo 2012 la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura ha affidato al Provveditorato l'incarico di Stazione appaltante per l'intervento di costruzione della nuova sede della Camera di Commercio e di una biblioteca, di un archivio ed un magazzino nel Nucleo industriale di Bazzano (L'Aquila). L'importo complessivo è di € 2.950.000,00. La gara d'appalto è in corso.
Realizzazione di un parcheggio in Piazza d'Armi a L'Aquila (Parco della Socialità), a servizio del mercato
Con convenzione del 18.10.2012, stipulata con il Dipartimento della Protezione civile ed il Comune dell'Aquila, si è decisa la realizzazione di un parcheggio in L'Aquila, loc. Piazza d'Armi, a servizio del mercato. I fondi del Dipartimento della Protezione civile, pari a € 500.000,00, provenienti da donazioni, sono stati recentemente messi a disposizione. I lavori sono in corso.

4.2 Quadro di utilizzo delle risorse per l'Abruzzo di cui all'Art. 4 comma 3 del D.L. 39/2009, con riguardo agli interventi programmati e realizzati ed alle somme stanziate, impegnate e pagate nel 2012.

In relazione a tale aspetto, si fa presente che i dati e le informazioni di seguito riportate sono state fornite da ANAS e si riferiscono sia ad interventi di "legge obiettivo" - di competenza della Struttura Tecnica di Missione di questo Ministero - sia ad interventi di manutenzione straordinaria per i quali non vengono forniti a questa Direzione ulteriori dati tecnico-economici di dettaglio.
Premesso quanto sopra, si precisa che ANAS ha in primo luogo comunicato che il programma di ricostruzione post-sisma Abruzzo ha trovato copertura finanziaria attraverso le disponibilità relative al Contratto di Programma 2009, per un importo di circa 200 milioni di euro.
Il Piano prevede sia interventi di realizzazione di nuove opere, sia una serie di interventi di manutenzione straordinaria.
Si riporta di seguito una tabella – predisposta da ANAS - che sintetizza la situazione degli interventi suddivisi per nuove opere, manutenzione straordinaria e stato di attuazione.

NUOVE OPERE	n° Int.	Importo Stanziato con CdP 2009 D.L. n. 39/09 art. 4 comma 3	Importo Impegnato	Importo Pagato
Interventi Progettazione in corso	2	110.581.728	33.721.965	-
MANUTENZIONE STRAORDINARIA	**n° Int.**	**Importo Stanziato con CdP 2009 D.L. n. 39/09 art. 4 comma 3**	**Importo Impegnato**	**Importo Pagato**
Interventi Ultimati	78	49.633.911	49.633.911	27.822.093
Interventi Attivi	13	38.604.299	38.604.299	1.375.524
Totale Manutenzione Straordinaria	**91**	**88.238.211**	**88.238.211**	**29.197.617**
Totale Complessivo	**93**	**198.819.939**	**121.960.176**	**29.197.617**

Relativamente ai 2 interventi di realizzazione di nuove opere, ANAS precisa che:

In data 30/12/2009 è stato pubblicato il bando di gara dei lavori di costruzione del 2° lotto della variante di l'Aquila, per un importo pari ad euro 33.721.965. A seguito del duplice ricorso al TAR delle comunità di Onna e San Gregorio (comune di l'Aquila) contrarie al progetto ed al ritiro del parere reso dall'Autorità del bacino nella conferenza dei servizi del 2009, l'ANAS ha deciso di sospendere la procedura di gara (annullandola definitivamente nel gennaio 2012) e di procedere alla revisione generale di tutto il progetto della variante sud (lotti A, B, C), da riproporre a procedura di screening ambientale presso la Regione Abruzzo e a Conferenza dei Servizi presso il Provveditorato alle OO.PP. competente.

Il secondo progetto, riguardante l'adeguamento del tratto S.Gregorio – S. Pio delle Camere del complessivo importo di euro 76.859.763, è stato oggetto di numerose prescrizioni nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale regionale. Tali prescrizioni comporterebbero conseguenti importanti varianti localizzative ed una diversa impostazione progettuale. In data 4/10/2012, il Presidente della Regione Abruzzo con nota prot. RA223829/502 ha chiesto al Ministro per la Coesione Territoriale di valutare l'opportunità di rimodulare i finanziamenti, pari a € 76.859.762,74, attualmente destinati all'ammodernamento della SS 17 da San Gregorio a San Pio delle Camere, trasferendoli su altri interventi compresi nel "cratere" del sisma del 6 aprile 2009, per i quali sono già disponibili progetti con approvazioni e pareri favorevoli.

Dalla situazione attuativa dei 91 interventi di Manutenzione Straordinaria, ANAS evince che:
78 interventi risultano attivati ed ultimati per un importo complessivo pari ad euro 49.633.911.
13 interventi, per un importo di 38.604.299, risultano ad oggi in corso di attuazione.

5. Edilizia scolastica

5.1 Stato di attuazione del I e II programma stralcio (legge 289/2002, art. 80, comma 21) numero degli interventi previsti per ciascuno stralcio, di quelli ancora in corso e conclusi

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 e' 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 e' riassunto dalla tabella che segue:

Programma	PROGRAMMAZIONE VIGENTE			NON AVVIATI		
	N.	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%
Primo Stralcio – D CIPE n.102/04 - 20.12.2004 - G.U.R.I.186-11.08.2005	669	171.611.411	100,00%	62	16.747.394	9,76%
Secondo Stralcio – D CIPE n.143/06 - 17.11.2006 – S.O. n. 83 G.U.R.I. del 10.04.2007	878	302.470.232	100,00%	180	71.964.106	23,79 %
Primo piano di rimodulazione – D CIPE n.017/08	45	13.938.483	100,00%	13	5.080.169	36,45 %
TOTALI	1592	488.020.126,49	100,00%	255	93.791.669,37	19%

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio Regionale della situazione sopra descritta nel quale per ogni programma stralcio e per ogni singola regione sono evidenziati il numero degli interventi previsti, il numero di interventi non avviati, il numero di quelli in corso e di quelli conclusi.

Legge n°549 del 27/12/02 art.30 comma 11. Piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici

103/04 - 30.12.2004 - G.U.R.I.196-11.08.2006

REGIONE	PROGRAMMAZIONE VIGENTE			NON AVVIATI			INTERVENTI ATTIVATI			IN CORSO			ULTIMATI		
	N.	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%
ABRUZZO	73	8.441.429	5,99%	3	370.000	2,07%	70	8.541.429	97,13%	22	4.886.692	42,09%	48	3.195.429	34,54%
BASILICATA	8	7.377.000	4,67%	0	-	0,00%	8	7.377.000	100,00%	7	2.427.000	32,71%	1	950.000	7,39%
CALABRIA	209	38.139.000	20,47%	5	1.270.000	3,67%	343	33.986.000	96,97%	179	26.656.000	76,40%	64	7.698.000	36,80%
CAMPANIA	95	39.947.000	16,93%	16	7.160.000	24,39%	43	31.107.000	73,97%	30	16.217.000	68,69%	7	2.890.000	16,09%
EMILIA ROMAGNA	40	5.741.000	3,39%	6	613.000	10,68%	40	5.128.000	89,32%	36	4.128.000	77,49%	6	1.002.000	17,49%
FRIULI VENEZIA GIULIA	4	0.877.000	3,54%	0	-	0,00%	1	0.877.000	100,00%	1	632.000	11,78%	3	3.244.790	88,30%
LAZIO	36	14.000.000	5,16%	1	1.000.000	11,14%	31	12.449.000	88,86%	11	4.249.000	38,97%	20	5.331.000	38,76%
LIGURIA	4	1.311.000	0,77%	0	-	0,00%	1	1.311.000	100,00%	1	199.404	15,40%	3	1.011.596	89,30%
LOMBARDIA	1	480.000	0,28%	0	-	0,00%	1	480.000	100,00%	1	480.000	100,00%	0	-	0,00%
MARCHE	23	8.640.874	5,41%	3	-	0,00%	20	8.640.874	100,00%	5	3.468.212	40,14%	14	3.672.662	57,86%
MOLISE	7	3.275.000	4,81%	1	300.000	6,11%	6	3.675.000	93,89%	2	1.481.000	42,77%	4	1.893.000	61,13%
PIEMONTE	1	1.003.727	0,61%	0	-	0,00%	1	1.003.727	100,00%	0	-	0,00%	1	1.003.727	100,00%
PUGLIA	8	3.191.000	1,88%	0	-	0,00%	8	3.191.000	100,00%	6	1.794.000	56,24%	3	1.400.000	44,97%
SARDEGNA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
SICILIA	69	39.321.000	16,34%	7	979.394	2,34%	60	38.991.444	97,23%	32	14.429.994	65,30%	28	11.121.548	42,39%
TOSCANA	42	11.113.000	6,49%	12	1.169.000	28,00%	46	7.939.000	71,51%	34	7.373.000	66,30%	8	566.000	4,99%
BOLZANO - TRENTINO ALTO ADIGE	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
TRENTO - TRENTINO ALTO ADIGE	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
UMBRIA	11	8.732.000	3,72%	0	-	0,00%	11	8.732.000	100,00%	2	1.972.000	20,38%	9	4.807.000	72,19%
VALLE D'AOSTA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
VENETO	17	2.751.745	1,65%	0	-	0,00%	17	2.751.745	100,00%	0	-	0,00%	17	2.751.745	100,00%
TOTALI	859	97.931.444,91	100%	61	10.841.394,00	9%	824	109.564.699,91	91%	379	99.888.896,91	90%	221	59.454.488,77	39%

143/06 - 17.11.2006 - supplemento ordinario n. 83 G.U.R.I. del 10.04.2007

REGIONE	PROGRAMMAZIONE VIGENTE			NON AVVIATI			INTERVENTI ATTIVATI			IN CORSO			ULTIMATI		
	N.	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%
ABRUZZO	93	17.900.391	5,50%	3	2.050.771	14,00%	87	15.242.547	85,10%	61	7.801.154	42,09%	48	7.195.429	43,53%
BASILICATA	23	12.398.000	4,07%	5	1.765.000	14,23%	18	10.561.579	85,07%	13	8.318.308	67,32%	1	2.231.271	18,13%
CALABRIA	298	45.176.000	16,38%	22	4.429.000	9,81%	344	40.693.000	91,39%	186	26.656.000	73,14%	64	8.447.000	19,31%
CAMPANIA	96	42.973.238	16,31%	54	30.413.997	68,68%	36	38.648.396	45,84%	66	28.154.700	49,39%	2	302.000	0,84%
EMILIA ROMAGNA	39	10.539.000	3,41%	12	3.128.947	30,38%	27	7.197.000	69,74%	26	6.310.000	91,34%	2	887.000	8,00%
FRIULI VENEZIA GIULIA	8	7.996.000	2,64%	3	2.461.731	30,78%	3	5.534.000	69,22%	1	3.636.000	30,78%	3	2.000.000	30,47%
LAZIO	69	21.841.738	7,11%	18	3.429.000	15,04%	49	18.991.788	84,96%	30	14.000.448	69,47%	11	3.000.363	15,00%
LIGURIA	7	1.661.000	0,56%	0	-	0,00%	7	1.661.000	100,00%	6	1.610.000	94,74%	1	71.564	4,00%
LOMBARDIA	3	994.000	0,33%	0	-	0,00%	3	994.000	100,00%	1	80.000	6,00%	2	998.998	99,90%
MARCHE	34	13.004.535	4,30%	1	100.404	0,77%	33	12.904.131	99,23%	21	8.698.333	66,74%	12	4.344.626	48,48%
MOLISE	8	8.784.872	1,91%	0	-	0,00%	8	8.784.872	100,00%	2	8.161.772	36,88%	6	5.000.000	56,33%
PIEMONTE	2	1.367.384	0,45%	0	-	0,00%	2	1.367.384	100,00%	2	1.367.384	100,00%	0	-	0,00%
PUGLIA	19	7.994.997	2,64%	0	-	0,00%	13	7.994.997	100,00%	10	6.221.882	77,34%	3	1.723.939	21,66%
SARDEGNA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
SICILIA	109	34.996.322	14,00%	36	7.479.000	14,49%	97	42.569.917	85,13%	62	30.735.917	71,99%	33	7.573.010	14,06%
TOSCANA	68	22.337.743	6,94%	35	10.715.403	48,16%	34	10.389.356	89,83%	31	10.320.654	92,73%	3	573.356	2,37%
BOLZANO - TRENTINO ALTO ADIGE	1	441.975	0,15%	0	-	0,00%	1	441.975	100,00%	0	-	0,00%	1	441.975	100,00%
TRENTO - TRENTINO ALTO ADIGE	1	441.975	0,15%	0	-	0,00%	1	441.975	100,00%	1	441.975	100,00%	0	-	0,00%
UMBRIA	18	15.097.324	3,72%	0	-	0,00%	18	15.097.324	100,00%	10	8.378.400	68,16%	8	3.116.794	20,64%
VALLE D'AOSTA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
VENETO	29	3.883.624	1,39%	1	36.514	1,91%	28	3.847.109	104,73%	0	1.884.440	43,42%	19	2.962.291	81,20%
TOTALI	876	262.478.332,91	100%	190	71.484.165,17	34%	786	354.994.068,08	79%	513	199.143.395,30	69%	198	59.454.487,76	19%

017/06

REGIONE	PROGRAMMAZIONE VIGENTE			NON AVVIATI			INTERVENTI ATTIVATI			IN CORSO			ULTIMATI		
	N.	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%	N°	IMPORTO	%
ABRUZZO	13	1.900.000	14,21%	3	350.000	18,19%	9	1.550.000	80,81%	2	800.000	40,43%	1	700.000	36,30%
BASILICATA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
CALABRIA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
CAMPANIA	7	4.208.992	26,19%	6	3.460.992	82,17%	1	750.000	17,83%	1	750.000	17,83%	0	-	0,00%
EMILIA ROMAGNA	5	900.272	6,74%	1	101.898	26,21%	4	624.273	78,79%	2	349.077	43,97%	2	386.987	76,72%
FRIULI VENEZIA GIULIA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
LAZIO	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
LIGURIA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
LOMBARDIA	2	648.998	4,85%	0	-	0,00%	2	648.998	100,00%	1	382.987	58,99%	1	383.998	99,47%
MARCHE	4	1.000.398	7,33%	0	-	0,00%	4	1.000.398	100,00%	3	933.330	93,30%	1	100.000	10,34%
MOLISE	1	300.000	2,16%	0	-	0,00%	1	300.000	100,00%	0	-	0,00%	1	300.000	100,00%
PIEMONTE	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
PUGLIA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
SARDEGNA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
SICILIA	3	2.208.464	16,04%	0	-	0,00%	3	2.208.464	100,00%	0	2.208.464	100,00%	0	-	0,00%
TOSCANA	1	376.394	2,73%	1	776.394	73,12%	1	100.000	26,57%	1	100.000	26,57%	0	-	0,00%
BOLZANO - TRENTINO ALTO ADIGE	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
TRENTO - TRENTINO ALTO ADIGE	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
UMBRIA	2	938.991	6,82%	0	-	0,00%	2	938.991	100,00%	2	938.991	100,00%	0	-	0,00%
VALLE D'AOSTA	0	-	0,00%	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-
VENETO	4	1.364.160	9,72%	2	666.661	84,32%	2	348.111	45,68%	1	291.093	38,73%	1	367.050	18,72%
TOTALI	42	13.854.466,40	100%	13	2.044.185,39	39%	27	8.469.214,37	64%	21	6.215.191,37	49%	11	3.044.135,00	19%

La procedura e lo stato di attuazione e' 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 carenza 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 i 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 è supportata da una indagine di tipo statistico condotta su 235 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	16%	*(Data pubblicazione - Data delibera CIPE)*
Fase di progettazione ed approvazione (ENTE LOCALE)	457	31%	*(Data attestazione di coerenza - Data pubblicazione)*
Tempo di perfezionamento del finanziamento (MIT-ENTE LOCALE)	84	6%	*(Data documento di attuazione - Data attestazione di coerenza)*
Durata procedure di consegna (ENTE LOCALE)	286	19%	*(Data della consegna - Data documento di attuazione)*
Durata effettiva (ENTE LOCALE – ESECUTORE)	303	20%	*(Data della Ultimazione - Data della consegna)*
Durata delle operazioni di Collaudo (ENTE LOCALE)	123	8%	*(Data del Collaudo - Data della Ultimazione)*
SOMMANO	1.498	*gg*	
	4,10	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 457 giorni pari al 31% della durata media del finanziamento;
2. l'esecuzione effettiva dei lavori la cui durata media e' stata pari a 303 giorni (20% della durata media del finanziamento);
3. la fase di selezione dell'esecutore (gara) e di consegna che complessivamente hanno richiesto 286 giorni pari al 19% del tempo complessivo;
4. la pubblicazione della delibera CIPE cha ha impegnato ben 245 giorni pari al 16% 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.

Programma straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico finalizzati alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici (Fondi FAS)

Il CIPE con le Delibere n. 32/2010 e 6/2012 ha destinato prima 358 milioni e poi 259 milioni rispettivamente al Primo ed al Secondo Programma straordinario di interventi urgenti sul patrimonio scolastico finalizzati alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici.
In relazione al "Primo Programma stralcio" si registra uno stato di avanzamento estremamente progredito che vede la sottoscrizione da parte degli Enti locali di 1640 convenzioni corrispondenti ad un valore di circa 350 milioni di euro. (98% del totale pari a 358 milioni).

Regione	Interventi		Interventi Non Avviati		Interventi Avviati Conv. Pervenute e validate		Interventi Ultimati Avvenuta comunicazione ultimazione lavori	
	nr.	Euro	nr.	euro	nr.	euro	nr.	Euro
ABRUZZO	65	9.115.000,00	8	1.585.000,00	57	7.530.000,00	0	-
BASILICATA	27	5.920.000,00	0	-	27	5.920.000,00	0	-
CALABRIA	28	12.774.000,00	1	287.000,00	27	12.487.000,00	0	-
CAMPANIA	101	38.878.000,00	2	388.000,00	99	38.490.000,00	1	309.000,00
EMILIA ROMAGNA	125	20.954.000,00	6	1.015.000,00	119	19.939.000,00	0	-
FRIULI VENEZIA GIULIA	5	6.218.000,00	0	-	5	6.218.000,00	0	-
LAZIO	154	35.495.000,00	1	€ 100.000,00	153	36.225.000,00	8	1.430.000,00
LIGURIA	43	7.714.000,00	2	220.000,00	41	7.494.000,00	2	414.000,00
LOMBARDIA	152	49.890.000,00	1	420.000,00	151	49.470.000,00	2	850.000,00
MARCHE	42	10.510.000,00	1	91.000,00	41	10.419.000,00	0	-
MOLISE	15	2.007.000,00	0	-	15	2.007.000,00	0	-
PIEMONTE	83	28.950.000,00	2	275.000,00	81	28.675.000,00	0	-
PUGLIA	181	25.089.000,00	2	225.000,00	179	24.864.000,00	2	65.000,00
SARDEGNA	99	13.052.000,00	1	150.000,00	98	12.902.000,00	0	-
SICILIA	296	36.310.000,00	21	2.870.000,00	275	33.440.000,00	4	370.000,00
TOSCANA	64	20.133.000,00	0	-	64	20.133.000,00	0	-
UMBRIA	37	6.998.000,00	1	40.000,00	36	6.958.000,00	0	-
VALLE D'AOSTA	3	875.000,00	0	-	3	875.000,00	0	-
VENETO	186	27.540.000,00	19	1.850.000,00	167	25.690.000,00	0	-
SOMMANO	**1706**	**358.422.000,00**	**68**	**9.516.000,00**	**1638**	**349.736.000,00**	**19**	**3.438.000,00**

L'avanzamento finanziario, tuttavia, e' stato rallentato dalla ritardata attribuzione in termini di competenza dell'importo previsto. La dotazione finanziaria, infatti, e' stata completata con l'assegnazione in termini di competenza degli ultimi 196,330 milioni intervenuta solo a fine novembre 2012.
A seguito di tale ultima assegnazione e' stato possibile adottare i provvedimenti di approvazione relativi alle ulteriori 859 convenzioni che si sommano a quelle relative ai 781 intereventi già perfezionati nel corso del 2011.

Per quanto attiene le erogazioni effettuate a favore degli Enti locali beneficiari risultano disposti 1023 decreti di trasferimento corrispondenti a circa 96.5 milioni di euro.

Con riferimento "Secondo Programma straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico finalizzati alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici a valere sulle risorse di cui al Fondo infrastrutture di cui all'art. 18, lettera b), del decreto legge n. 185/2008 nell'ambito dell'assegnazione della Delibera CIPE n. 3 del 6 marzo 2009, (G.U. n. 129 del 6 giugno 2009)" approvato dal CIPE con la Delibera n.6/12.
Nelle more della "adeguata pubblicità" che la Delibera CIPE pone in capo ai competenti Dipartimenti del MEF e della Presidenza e del trasferimento delle necessarie risorse si e' provveduto, già a partire da giugno 2012, ad attivare i Provveditorati interregionali affinché curino la materiale raccolta delle convenzioni e il loro successivo invio a questa Direzione.

Le convenzioni pervenute sono in corso di verifica risultando ad oggi, positivamente esaminate 607 convenzioni.
Il prospetto che segue riassume su scala regionale la predetta situazione.

Regione	Interventi		Interventi Non Avviati		Interventi Avviati Conv. Pervenute e validate		Interventi Ultimati Avvenuta comunicazione ultimazione lavori	
	nr.	euro	nr.	euro	nr.	euro	nr.	Euro
ABRUZZO	60	16.236.950,00	60	16.236.950,00	0		-	-
BASILICATA	74	7.691.780,00	20	2.170.000,00	54	5.521.780,00	-	-
CALABRIA	240	34.579.850,00	60	8.222.050,00	180	26.357.800,00	-	-
CAMPANIA	488	69.659.850,00	467	66.675.820,00	21	2.984.030,00	-	-
MOLISE	49	3.892.050,00	49	3.892.050,00	0		-	-
PIEMONTE	0	-	0		0	-	-	-
PUGLIA	362	44.934.740,00	109	12.135.280,00	253	32.799.460,00	-	-
SARDEGNA	189	21.878.980,00	189	21.878.980,00	0		-	-
SICILIA	347	60.125.800,00	248	42.761.800,00	99	17.364.000,00	-	-
SOMMANO	1809	259.000.000,00	1202	173.972.930,00	607	85.027.070,00		

Utilizzando i residui derivanti dal mancato perfezionamento di 68 convenzioni riferite a altrettanti interventi inclusi nel primo stralcio si e' adottato un provvedimento che approva 34 convenzioni ricadenti nel secondo stralcio del medesimo programma e assume il corrispondente impegno contabile pari ad euro 8.473.640,00.

Ottenuti, ad oggi, 50 milioni di euro a valere sul capito 7384 sono in corso di istruttoria e predisposizione i decreti di pagamento relativi alle seconde rate pervenute dopo il termine del 5 dicembre 2012 e le prime anticipazioni relative agli interventi inclusi nel primo stralcio e perfezionati nel corso del dicembre scorso.

5.2 Attività poste in essere dal Ministero in attuazione di quanto previsto nella Delibera CIPE 66/12

Il CIPE nella delibera 66/12 ha invitato MIT e MIUR a:
1. relazionare sul residuo fabbisogno del comparto e su quanti e quali iniziative si intendano attivare per rispondere alle esigenze della collettività scolastica;
2. fornire informazioni sullo stato di attuazione degli interventi finanziati in base alla legge n. 23/1996, fornendo, tra l'altro, un elenco degli edifici scolastici che hanno beneficiato di contributi;
3. integrare le informazioni trasmesse con la relazione in esame sullo stato di avanzamento complessivo del 1° e del 2° programma stralcio del Piano straordinario ex legge n. 289/2002, sottoponendo a questo Comitato l'aggiornamento al 31 dicembre 2011 dei dati contenuti nella relazione di cui alla citata delibera n. 76/2011;
4. relazionare sullo stato di attuazione fisico e finanziario degli interventi finanziati con l'assegnazione alla Regione Abruzzo, pari a 226,4 milioni di euro, di cui alla delibera n. 47/2009, per la ricostruzione e la messa in sicurezza degli edifici danneggiati dagli eventi sismici del 2009;
5. a tenere conto che l'assegnazione di cui alla delibera di questo Comitato 26 giugno 2009, n. 49 (G.U. n. 237/2010), di un contributo di 5,5 milioni di euro per il finanziamento dei lavori di ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia, nella città di Parma, non e' a valere sulle risorse destinate all'edilizia scolastica dalla

delibera n. 3/2009, come erroneamente indicato nella relazione, bensì a valere sul complesso delle restanti risorse del Fondo infrastrutture.

Su tali punti la competenza della Direzione generale per l'edilizia statale e' limitata alla voce di cui al .p.to 3 che e' stata regolarmente assolta sottoponendo, nel primo trimestre del 2013 e previa acquisizione delle relazioni semestrali delle Regioni coinvolte e condivisione con gli organi tecnici del MIUR, alla firma del ministro la relazione semestrale al 31/12/2012.
Per quanto attiene il punto 1 si rinvia alla attività conoscitiva che dovrebbe essere svolta di concerto con il MIUR nell'ambito del piano generale previsto al c.1 art.53 del D.L.5/12 peraltro non ancora definito.
Per il p.to 2 si rinvia alle competenze del MIUR
Per quanto attiene al p.to 4 l'organo competente e' il Provveditorato interregionale alle OO.PP. per il Lazio,l'Abruzzo e la Sardegna.
Il punto 5 e' esclusivamente una nota informativa della quale si e' tenuto conto

5.3 Stato di attuazione del programma stralcio di attuazione della risoluzione AC8-00143 di cui al D.M. 3 ottobre 2012 Risoluzione Alfano n.7-00673 del 2 agosto 2011

L'articolo7 bis del D.L. 1-9-2008 n. 137 convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 30 ottobre 2008, n. 169 ha previsto al comma 1 che "A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, al piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, formulato ai sensi dell'articolo 80, comma 21, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successive modificazioni, è destinato un importo non inferiore al 5 per cento delle risorse stanziate per il programma delle infrastrutture strategiche in cui il piano stesso è ricompreso."
Con delibera n. 114 del 18 dicembre 2008, il CIPE ha disposto l'accantonamento da destinare al 3° programma stralcio del Piano, a valere sulle risorse di cui all'articolo 21 del decreto-legge n. 185/2008 (due contributi quindicennali, rispettivamente, di 3 milioni € annui a decorrere dall'anno 2009 e 7,5 milioni € annui a decorrere dall'anno 2010, con sviluppo attualizzato ad oggi di circa 112 milioni €), subordinando la definitiva assegnazione delle risorse alla presentazione al Cipe medesimo, da parte del MIT d'intesa con il MIUR, di detto 3° programma stralcio.
Nel rispetto dei termini previsti il MIT, in raccordo con il MIUR, ha presentato alla Conferenza Unificata una proposta per il citato 3° programma stralcio, contestualmente ritirata dal Governo nella medesima sede per ulteriori approfondimenti.
Successivamente interveniva l'articolo 2, comma 239 della Legge 191/2009 il cui disposto prevedeva che entro il 30 giugno 2010, previa approvazione di apposito atto di indirizzo delle Commissioni parlamentari competenti, fossero individuati gli interventi di adeguamento sismico e di messa in sicurezza degli edifici scolastici di immediata realizzabilità, fino all'importo di 300 milioni con la relativa ripartizione degli importi tra gli enti territoriali interessati nell'ambito delle misure e con le modalità previste ai sensi dell'articolo 7bis della L. 169/2008.
A fronte di tale disposizione veniva approvata, in seduta congiunta dalle commissioni V e VII della Camera dei deputati, la risoluzione Gioacchino Alfano ed altri n.8-00099 recante "Interventi in materia di edilizia scolastica". Successivamente, in data 2 agosto 2011 le medesime Commissioni V e VII in seduta congiunta approvavano la risoluzione 8-00143, con la quale modificavano la precedente risoluzione 8-0009 variando significativamente l'elenco degli interventi con la quasi totale sostituzione

degli interventi localizzati nelle regioni meridionali a vantaggio di altri ricadenti nelle regioni centro/settentrionali e prevedendo, tra l'altro, che "...a seguito *dell'approvazione della presente risoluzione, gli interventi in materia di edilizia scolastica in essa previsti debbano ricevere attuazione, previa adozione di apposito decreto interministeriale, senza necessità, in deroga a quanto previsto dall'articolo 80, comma 21, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, di sottoporre i medesimi interventi all'approvazione del CIPE, posto che tale Organo, in ottemperanza a quanto disposto dal citato articolo 2, comma 239, non potrebbe che confermare gli interventi individuati in ambito parlamentare ...*"

L'attuazione del predetto atto, tuttavia, ha generato una serie di difficoltà interpretative anche legate alla forte discontinuità sostanziale con il contesto generale affermatosi nel tempo, sinteticamente riassumibili nelle criticità di seguito elencate:

- Insufficiente identificazione dei beneficiari del finanziamento e dei criteri di selezione degli interventi e dei beneficiari,
- Presenza di istituti paritari e di edifici di proprietà privata, non contemplati dall'originario articolo 7bis di riferimento,
- Modesta Entità dei finanziamenti previsti dal programma, che non sembra correlata alle finalità principali dello stesso con particolare riguardo all'adeguamento sismico,
- Individuazione del DM interministeriale quale strumento attuativo del programma.

Nelle more, interveniva il Dl. 06/12/2011, n.201 recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità ed il consolidamento dei conti pubblici" (G.U. 6 dicembre 2011, n. 284, S.O.), il cui comma 5bis dell'articolo 30 disponeva che, "Al fine di garantire la realizzazione di interventi necessari per la messa in sicurezza e l'adeguamento antisismico delle scuole, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo dà attuazione all'atto di indirizzo approvato dalle Commissioni parlamentari competenti il 2 agosto 2011, ai sensi dell' articolo 2, comma 239, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, e successive modificazioni, adotta gli atti necessari all'erogazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione destinate alle medesime finalità ai sensi dell' articolo 33, comma 3, della legge 12 novembre 2011, n. 183, e nell'ambito della procedura ivi prevista, e riferisce alle Camere in merito all'attuazione del presente comma)".

A fronte di tale disposizione normativa e tenuto conto di quanto disposto dell'articolo 80, comma 21, della legge n. 289/2002, che prevede la necessità di sottoporre l'elenco degli interventi alla approvazione del CIPE, si e' provveduto al formale inoltro del programma al summenzionato Comitato con la nota n. 5680 del 13 febbraio 2012.

In riscontro a tale richiesta di esame il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio con la nota n. 1436 del 04/04/2012 ha comunicato, tra l'altro, che il CIPE, ai sensi dell'art.80 comma 21 della legge n.289/2002, ha già deliberato le risorse stanziate dall'art. 7bis, comma 1, del decreto legge 137/2008.

A partire da tale ultima data si e' sviluppata una attività concertativa che ha interessato le Amministrazioni centrali dello Stato ed ha, concretamente, determinato l'emanazione di un decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'Università e della Ricerca e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che dà corso al programma in questione e ne disciplina le modalità attuative.

Nell'ambito di tale attività, al fine di chiarire le criticità connesse alla presenza nel programma di istituti paritari e di edifici di proprietà privata, non contemplati dall'originario finanziamento di cui all'articolo 7bis del Dl. 1 settembre 2008, n. 137 (espressamente richiamato dalla prefata Risoluzione, che rinvia alle "misure ed alle

modalità dello stesso"), è stato richiesto, con nota 29585 del 10 agosto 2012 al momento ancora non riscontrata, un apposito parere al Consiglio di Stato.

Anche in assenza del predetto parere il predetto decreto, sottoscritto dai Ministri interessati, è stato adottato in data 03/10/2012 e, previa registrazione da parte degli organi di controllo, e' stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n.7 del 9 gennaio 2013.
Detto decreto nel suo complesso prevede il finanziamento di 989 interventi distribuiti come segue:

REGIONI	Nr. Interventi	Importo
Abruzzo	1	€ 55.000,00
Basilicata	3	€ 250.000,00
Calabria	2	€ 500.000,00
Campania	14	€ 1.120.000,00
Emilia Romagna	100	€ 10.775.000,00
Friuli Venezia Giulia	18	€ 1.530.000,00
Lazio	92	€ 11.820.000,00
Liguria	40	€ 4.365.000,00
Lombardia	330	€ 36.929.000,00
Marche	71	€ 9.040.000,00
Molise	1	€ 200.000,00
Piemonte	79	€ 11.620.000,00
Puglia	3	€ 150.000,00
Sardegna	2	€ 340.000,00
Sicilia	10	€ 910.000,00
Toscana	65	€ 7.660.000,00
Bolzano - Trentino Alto Adige	4	€ 450.000,00
Trento - Trentino Alto Adige	4	€ 450.000,00
Umbria	28	€ 2.890.000,00
Valle d'Aosta	1	€ 50.000,00
Veneto	121	€ 10.696.000,00
TOTALE	**989**	**€ 111.800.000,00**

In merito alla procedura di attuazione si evidenzia che la stessa prevedeva a pena di decadenza del finanziamento che i beneficiari dello stesso facessero pervenire, entro 45 giorni a decorrere della data di pubblicazione del decreto, a questo Ministero una specifica manifestazione.
Il predetto termine e' scaduto lo scorso 25 febbraio e ad oggi e' in corso l'istruttoria delle predette manifestazioni di interesse.

5.4 Modalità di esercizio delle funzioni di controllo sull'utilizzo dei fondi destinati all'Edilizia scolastica.

Le attività di controllo svolte dal Ministero si sono articolate con le modalità previste nella intesa Stato Regioni del 13/10/2005 per quanto attiene al programma ricompreso nella L.289 e, per il programma ricadente sui fondi ex FAS ora FSC con quelle incluse nelle convenzioni stato Ente approvate il cui schema e' stato approvato con la delibera CIPE 32/2010.
L'articolazione generale del processo di controllo e', nei fatti, articolata nelle seguenti fasi principali:
1. Verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento (Attività svolta, nel programma di cui alla L289, per conto del MIT dalle Regioni e nel

programma FSC svolta direttamente attraverso gli organi tecnici dei competenti Provveditorati alla OO.PP.)
2. Verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni
3. Monitoraggio di avanzamento dei progetti finanziamento (Attività svolta , nel programma di cui alla L289 , per conto del MIT dalle Regioni e nel programma FSC svolta direttamente attraverso gli organi tecnici dei competenti Provveditorati alle OO.PP.)
4. Verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente sia da parte della scrivente Direzione sia da parte delle Regioni (nel caso del programma di cui alla L289) ovvero da parte degli organi tecnici dei competenti Provveditorati alla OO.PP, (nel caso del programma FSC).
Alla predetta attività si e' sommata, ove particolari circostanze lo hanno richiesto, verifiche intermedie condotte dai competenti Provveditorati alle OOPP

5.5 Piano di messa in sicurezza degli edifici scolastici e di nuove costruzioni di cui all'art. 53, comma 5, lett. A) del d.l. 5/2012: e Piano nazionale edilizia scolastica e di nuove costruzioni di cui all'art. 53, comma 1 del d.l. 5/2012

Per quanto concerne invece la messa in sicurezza degli edifici scolastici e nuove costruzioni e il Piano nazionale di edilizia scolastica di cui all'art. 53, comma 5, lett. A) del d.l. 5/2012, si precisa che tali attività si riferiscono ad attività che ricadono nelle competenze del MIUR e che comunque sono da esso coordinate

5. Attività svolta dall'Organismo indipendente di valutazione

Di seguito lo stato di attuazione del decreto legislativo n. 150/2009.

Il sistema di misurazione e valutazione della performance. Il Sistema di misurazione e valutazione della performance del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato adottato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, registrato alla Corte dei Conti il 20 ottobre 2010, in osservanza di quanto previsto, in materia, dagli articoli 7, 8 e 9 del suindicato decreto legislativo e dalle delibere emanate, in proposito, dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche, di seguito CiVIT.
Il Sistema, che ha ad oggetto sia la misurazione e la valutazione della performance organizzativa sia la misurazione e la valutazione della performance individuale, in conformità a quanto previsto dal suindicato articolo 7, individua:
a) le fasi, i tempi, le modalità, i soggetti e le responsabilità del processo di misurazione e valutazione della performance;
b) le procedure di conciliazione relative all'applicazione del medesimo Sistema;
c) le modalità di raccordo e integrazione con i sistemi di controllo esistenti;
d) le modalità di raccordo e integrazione con i documenti di programmazione finanziaria e di bilancio.

Sono allegati al Sistema il Manuale operativo per il sistema di valutazione del personale non dirigenziale, il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti preposti ai Centri di responsabilità amministrativa e il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti preposti alle strutture di primo e secondo livello.
Per quanto riguarda la piattaforma tecnologica per il controllo di gestione, il controllo strategico e la contabilità analitica, da cui il Sistema di misurazione e valutazione era

assistito, va segnalato che, allo stato, non è ancora operativo, presso il Ministero, un Sistema informativo per l'esercizio integrato dei controlli interni, successivamente al recesso dell'Amministrazione dall'Atto esecutivo n. 1775/09, di adesione al Contratto Quadro CNIPA n. 4/2008 del 30 dicembre 2008, avente ad oggetto "*l'affidamento di un servizio erogato in modalità ASP per la contabilità analitica, il controllo strategico ed il controllo di gestione con connessi servizi professionali di supporto*".
Le forti riduzioni di spesa conseguenti alle più recenti manovre finanziarie, hanno, infatti, determinato, com'è noto, l'impossibilità di prosecuzione del suddetto Contratto e di avvalimento della piattaforma tecnologica SIGEST, introdotta presso questa Amministrazione nell'anno 2004, in osservanza degli obblighi normativi discendenti dal decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286.
Sono in corso approfondimenti di ordine tecnico ed amministrativo, volti a verificare la possibilità di riuso di un'analoga piattaforma tecnologica, avente le medesime caratteristiche e funzionalità del SIGEST, individuata in quella attualmente in uso presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione.
Il programma di attività prevede l'avvio della piattaforma entro il secondo semestre 2013.

Il ciclo di gestione della performance. Nell'anno 2012, il ciclo di gestione della performance si è regolarmente svolto, secondo le seguenti fasi:

- attività di programmazione degli obiettivi 2012 (attività avviata nel secondo semestre dell'anno precedente), conclusasi con l'approvazione del Piano della performance 2012-2014 (decreto ministeriale 10 luglio 2012, n. 229, registrato dalla Corte dei Conti il 2 agosto 2012, Reg. n. 9, Fgl. n.289);
- valutazione dei dirigenti e del personale. Va detto, in proposito, che le procedure di valutazione dei dirigenti di prima e seconda fascia si sono svolte secondo le tempistiche e le modalità previste dal Sistema.
  Per il personale delle aree funzionali, invece, le scadenze previste sono state più volte differite, in considerazione della necessità di definire alcune problematiche interpretative ed applicative che hanno successivamente indotto l'Amministrazione (lettera del Capo di Gabinetto del 27 aprile 2012) a sospendere le procedure, con l'obiettivo di rinviarne la ripresa all'esito di successivi approfondimenti.
  A seguito della predetta sospensione, è stato avviato un Tavolo tecnico con le Organizzazioni Sindacali finalizzato all'elaborazione di proposte di aggiornamento dei Manuali operativi per il Sistema di valutazione, in grado di superare le predette problematiche.
  Il Tavolo tecnico ha concluso i propri lavori il 5 febbraio 2013. Conseguentemente, è stata elaborata una nuova versione del "Manuale operativo per il sistema di valutazione del personale", sottoposta all'esame ed all'approvazione dell'Organo politico.
- attività di monitoraggio trimestrale dello stato di attuazione degli obiettivi strategici, operativi e strutturali conferiti per l'anno 2012;
- rendicontazione della performance, relativamente agli obiettivi contenuti nel Piano della Performance 2011-2013, conclusasi con l'approvazione della Relazione sulla performance, (decreto ministeriale 22 ottobre 2012, n. 370, registrato dalla Corte dei Conti il 4 dicembre 2012, al Registro n. 14, Foglio n.399);

- avvio dell'attività di programmazione degli obiettivi per l'esercizio 2013, ai fini della predisposizione del Piano della performance 2013-2015, in corso di approvazione alla data di redazione della presente Relazione.

Peraltro, sempre nell'anno 2012, è stato avviato il processo di coinvolgimento degli *stakeholder* (già individuati nel corso dell'anno 2011) all'interno del ciclo di gestione della perfomance; il 26 settembre 2012, infatti, si è svolta la prima giornata di incontro con gli *stakeholder* del Ministero, che ha visto impegnate tutte le strutture interne.
Si tratta di una iniziativa di trasparenza attivata per la prima volta nell'ambito della pubblica amministrazione centrale e che consentirà ai cittadini di formarsi autonomamente un'opinione sulla performance del Dicastero.
Il *Bilancio sociale*, infatti, rappresenta lo strumento con il quale il Ministero intende dar conto ai cittadini del proprio operato, dei risultati conseguiti con le risorse pubbliche utilizzate, delle ricadute sociali della propria attività istituzionale. L'introduzione di strumenti di rendicontazione sociale implica la scelta di dotarsi di metodologie e strumenti più efficaci nei processi di formulazione e valutazione delle politiche pubbliche. Operativamente sarà utilizzata la "Copenaghen Charter", una metodologia riconosciuta a livello internazionale.
Rappresentanti di altri Ministeri, Enti e Associazioni che interagiscono con il Ministero, formano *la comunità degli stakeholder* e parteciperanno a tutte le fasi del ciclo di bilancio sociale, dalla predisposizione del documento di previsione, alla verifica e alla certificazione del bilancio sociale consuntivo e potranno monitorare direttamente l'attività di programmazione del Ministero e valutare il grado di raggiungimento dei risultati.
Come è stato illustrato nell'incontro con gli *stakeholder*, nel corso del 2013, la programmazione strategica per l'anno 2014 avverrà con la presenza degli *stakeholder* al tavolo per la definizione degli obiettivi strategici del Ministero.
La responsabilità politica della rendicontazione sociale è, in tal modo, assunta dal Ministro.

Il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità. Il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2012-2014 è stato approvato con il decreto ministeriale 29 febbraio 2012, n. 72, registrato dalla Corte dei Conti in data 30 marzo 2012. Nel mese di luglio è stata pubblicata la Relazione semestrale sullo stato di attuazione relativa al I semestre 2012 dello stesso Programma, disponibile sul sito ministeriale *www.mit.gov.it*, nella sezione "Trasparenza valutazione e merito".
L'Organismo indipendente di valutazione della performance, OIV, è stato nel corso dell'anno 2012, il referente del Programma 2012-2014, monitorando l'attuazione delle iniziative in esso previste ed ha relazionato sullo stato di attuazione, con cadenza semestrale, all'organo di indirizzo politico-amministrativo. L'OIV, in attuazione dell'articolo 14, comma 4, lettera g), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 ha promosso e attestato gli obblighi relativi alla trasparenza e all'integrità, verificando in particolare:

- l'avvenuta adozione del Programma e la sua conformità alle linee guida emanate dalla CiVIT;
- l'avvenuto assolvimento degli obblighi di pubblicazione sul sito web;
- il grado di attuazione delle iniziative previste dal Programma.

Nel corso del mese di aprile 2012, l'Amministrazione ha affidato il compito di Responsabile per la trasparenza, come previsto dalla Delibera CiVIT n. 2 del 5

gennaio 2012, al Direttore generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, che, coadiuvato dall'OIV, ha avviato le attività di competenza, secondo quanto stabilito dalla sopracitata Delibera. Il responsabile della trasparenza ha provveduto alla redazione dell'aggiornamento del Programma 2013-2015, con il coinvolgimento delle strutture organizzative ed il supporto dell'OIV e dell'Organo di indirizzo politico-amministrativo. Il nuovo Programma, alla data della redazione del presente documento, è in corso di approvazione da parte dell'Organo politico.

Il Programma contiene anche i tempi di attuazione delle iniziative che il Ministero ha adottato in materia di Rendicontazione sociale, come illustrate in precedenza.

Sul tema dell'integrità, nel corso del 2012, si sono svolte le iniziative previste dal Programma, sulla condivisione del Manifesto dei valori con il personale interno e con gli *stakeholder* e sulla mappatura delle aree a rischio di commissione di reati.

Il Manifesto dei valori è il documento su cui converge la visione del personale interno e degli *stakeholder* esterni, indica il modo in cui si intende fare "azienda". Il Manifesto dichiara i valori e i principi che ispirano la gestione del Ministero al di là dei risultati che si ottengono e degli obiettivi che si perseguono.

Il processo di elaborazione del documento si è sviluppato nel corso degli ultimi due anni, è stato complesso ed ha richiesto lunghe riflessioni per consentire l'elaborazione sia dei contenuti, che delle modalità di coinvolgimento dei principali interlocutori, tutto il personale del Ministero e gli *stakeholder*.

Una prima versione, inserita in bozza nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2011-2013 (art. 11 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150), è stata sottoposta, nel corso del 2011, alla valutazione di un campione di personale interno, con risultati che hanno consentito una analisi preliminare del consenso sui principi in esso contenuti, sul linguaggio utilizzato e hanno condotto ad una sua rielaborazione.

Il Manifesto dei valori, così rielaborato, è stato inserito nel Programma 2012-2014 ed è stato proposto a tutto il personale dell'Amministrazione. I risultati del questionario, pubblicati nella rete intranet del Ministero, hanno evidenziato una sostanziale adesione all'iniziativa e una forte condivisione dei valori all'interno dell'Amministrazione.

Il Manifesto è stato anche sottoposto alla consultazione degli *stakeholder* chiave del Ministero.

E' stata, inoltre, elaborata una prima bozza del *Modello di organizzazione e di gestione*, con l'individuazione delle misure ritenute più idonee a contrastare i reati nelle aree che possono generare situazioni di rischio di corruzione o, semplicemente, di cattiva gestione.

La rilevazione delle aree esposte al rischio di corruzione, eseguita con le modalità contenute nel "Modello di organizzazione e di gestione" di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, rappresenta una iniziativa assolutamente originale di questo Ministero, che ha ritenuto di dover così declinare la parte del Programma triennale destinata all'integrità.

Iniziativa rivelatasi del tutto coerente con le risultanze dei lavori della Commissione per lo studio e l'elaborazione di proposte in tema di trasparenza e prevenzione della corruzione nella pubblica amministrazione, istituita dal Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione con decreto 23 dicembre 2011, che, con particolare riferimento ai Piani di prevenzione della corruzione, ne rileva l'assonanza con "i modelli di organizzazione e controllo nelle imprese e negli organismi privati previsti dal decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231" e ne evidenzia la valenza ai fini di "una effettiva politica di prevenzione nel settore pubblico".

Tale iniziativa si è rivelata, peraltro, anticipatoria dei contenuti della legge 6 novembre 2012, n. 190, che introduce il Piano di prevenzione della corruzione. Il Piano, che "fornisce una valutazione del diverso livello di esposizione degli uffici al

rischio di corruzione e indica gli interventi organizzativi volti a prevenire il medesimo rischio", corrisponde al Modello di organizzazione e di gestione e, la figura del Responsabile della prevenzione della corruzione corrisponde all'Organismo di Vigilanza previsto dal Modello di organizzazione e di gestione.
L'ampiezza e l'intensità delle misure contenute nella nuova legge, che rafforzano notevolmente le prescrizioni del Modello, già predisposto in bozza dal Ministero, ha suggerito di rinviarne la definitiva stesura all'esito dell'emanazione del Piano di prevenzione della corruzione e della nomina del Responsabile della prevenzione della corruzione. Ha suggerito, altresì, di procedere, in modo sistematico, alla pubblicazione delle aree a rischio di corruzione, secondo le indicazioni che saranno fornite dall'emanando Piano di prevenzione della corruzione.

Standard di qualità dei servizi erogati. Il Ministero ha avviato, a partire dal 2010, un percorso metodologico volto all'individuazione degli standard qualitativi dei servizi erogati, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, e dell'articolo 7 del decreto legislativo 20 dicembre 2009, n.198, dell'articolo 28 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150 e, con il decreto ministeriale 24 dicembre 2010, n. 460/7.5/OIV, sono stati approvati gli standard di qualità di un primo gruppo di servizi del Ministero, in coerenza con le linee guida predisposte dalla CiVIT con Delibera 24 giugno 2010, n. 88.
Il decreto di approvazione, le tabelle degli standard e la nota metodologica, che illustra criteri e procedure adottati per definire gli standard, sono pubblicati sul sito istituzionale nella sezione "Trasparenza, valutazione e merito".

In aderenza a quanto previsto dall'articolo 1, comma 3, del suddetto decreto ministeriale, e dal punto 2.4 della predetta Delibera CiVIT, a partire dal 2011, sono state avviate le procedure per il monitoraggio degli indicatori individuati nelle tabelle degli standard di qualità per verificare il rispetto dei valori programmati e consolidare così uno stile di lavoro rivolto al miglioramento continuo dei servizi erogati.
Alla fine del primo anno di monitoraggio degli standard è stata pubblicata sul sito una relazione con una analisi e alcune considerazioni, che hanno condotto ad un miglioramento degli strumenti adottati per la rilevazione dei dati.
A partire dal 2012, il monitoraggio degli standard di qualità è per le strutture una fase di un obiettivo assegnato dal Ministro nella Direttiva con gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione. Le tabelle di monitoraggio degli standard di qualità sono state pubblicate, per ciascun trimestre di rilevazione.
L'Amministrazione, inoltre, nel corso del secondo semestre 2011 è stata invitata a partecipare, come unica Amministrazione centrale insieme ad altri enti pubblici, all'iniziativa denominata "Il Barometro della qualità effettiva dei servizi pubblici e gli standard di qualità", avviata dal Dipartimento della funzione pubblica in collaborazione con la CiVIT. Il Barometro è uno strumento utile per determinare un livello generale della qualità dei servizi erogati da ciascuna amministrazione ed inoltre può essere utilizzato come strumento per la diffusione della cultura della qualità.
La sperimentazione di tale strumento alle diverse tipologie di enti ed ad una struttura organizzativa complessa, quale quella di un Ministero, ha come obiettivi quello di promuovere degli esempi di misurazione della qualità dei servizi, progettare un sistema condiviso di definizioni e di indicatori della qualità effettiva dei servizi pubblici che consenta di misurare e comparare, nel tempo e tra istituzioni analoghe, i livelli di qualità dei servizi erogati ed infine realizzare un *tool-kit*, cioè un'applicazione informatica da mettere a disposizione delle istituzioni interessate, per l'analisi della qualità effettiva dei servizi erogati. Tutti i materiali e gli altri documenti di lavoro di tale sperimentazione, conclusa nel corso del mese di dicembre 2011, sono

riportati sul sito del Dipartimento della funzione pubblica: *http://www.qualitapa.gov.it/iniziative-in-corso/barometro-qualita/*
A seguito dell'emanazione della Delibera CiVIT n. 3 del 5 gennaio 2012, recante "Linee guida per il miglioramento degli strumenti per la qualità dei servizi pubblici", e di specifiche raccomandazioni che il Presidente della CiVIT ha inviato al Ministro sul tema, è stato riavviato il percorso metodologico, già delineato nel 2010, per adeguarlo alle nuove linee guida emanate dalla Commissione con la delibera sopracitata.
Il supporto è fornito dall'Organismo indipendente di valutazione attraverso l'interazione con i referenti di tutti gli Uffici interessati, evidenziando l'importanza di una corretta individuazione dei servizi erogati dal Ministero come condizione essenziale per poter procedere ad una definizione di indicatori per la misurazione della qualità e la fissazione di valori standard, in linea con la normativa vigente e in conformità a quanto disposto dalle delibere CIVIT.
Le attività del gruppo di lavoro per la definizione dei suindicati standard si sono concluse nel mese di dicembre 2012, con l'elaborazione di una proposta di aggiornamento degli standard per l'anno 2013, confluita nel decreto ministeriale n. 467 del 20 dicembre 2012, registrato alla Corte dei Conti il 25 gennaio 2013, Reg. 1, Fogl. 158.

Criticità riscontrate. Il ciclo adottato dal Ministero, tenuto conto dello spirito del continuo miglioramento e quindi della previsione di apportare lievi aggiornamenti alla luce dell'esperienza maturata, non ha presentato particolari criticità, anche in considerazione dell'efficace coordinamento svolto dall'Organismo indipendente di valutazione divenuto un importante punto di riferimento per tutte le strutture ministeriali.
Ciò premesso, nell'attuazione dello stesso da parte delle strutture organizzative dell'amministrazione occorre evidenziare le criticità di seguito elencate.

a) Resistenza interna all'applicazione delle norme del D.Lgs. n. 150 del 2009, con particolare riferimento al sistema di misurazione e valutazione della performance individuale.
b) Scarso grado di differenziazione dei giudizi nell'esercizio dell'attività di valutazione della performance individuale.
c) Ritardo nell'attuazione del "bilancio sociale" del Ministero, con le modalità e nei tempi previsti al punto 2.4 del Sistema di misurazione e valutazione della performance, approvato con D.M. 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV.
d) Mancanza di un sistema informativo per l'esercizio integrato dei controlli interni.

B) Programma infrastrutture strategiche e interventi infrastrutturali specifici

1. Rete TEN-T (Trans European Networks – Transport) Attività e iniziative conseguenti all'accordo sottoscritto il 22 marzo 2012 sulla rivisitazione del quadro infrastrutturale nell'ambito delle Reti TEN – T. Quadro delle risorse nazionali e comunitarie effettivamente disponibili. Iniziative poste in essere per il sostegno al partenariato pubblico-privato.

Con riferimento alla Rete TEN_T, **il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale** ha rappresentato quanto segue.

Il processo di rivisitazione delle reti TEN – T ad opera della UE, iniziato nel 2009 con la pubblicazione del Libro Verde, è tuttora in corso e si concluderà

presumibilmente nel primo semestre 2013. L'attività negoziale posta in essere dal MIT è stata improntata all'ampliamento della rete TEN-T nazionale in termini di nuovi nodi, nuove sezioni di rete e nuove tratte di corridoi prioritari.
I risultati sono riflessi nelle proposte di regolamento sulle linee guida TEN-T e sul CEF, rispettivamente COM(2011)650 e COM(2011)665 del 19 ottobre 2011, ove l'Italia si vede interessata da quattro corridoi TEN-T su dieci (Corridoio Baltico Adriatico, Corridoio Mediterraneo, Corridoio Helsinki-La Valletta e Corridoio Genova-Rotterdam).
Per quanto riguarda il Corridoio "Helsinki – Valletta", nella iniziale previsione della Commissione europea, era previsto che il tracciato terminasse a Napoli: grazie a ripetuti interventi sulla Commissione europea è stata ottenuta la prosecuzione fino a Palermo, con l'inclusione della tratta "Napoli –Catania – Enna- Palermo" nonché il ramo verso Taranto con l'inclusione della tratta "Bari – Taranto" , che si diparte dal nodo di Napoli.
Le inclusioni del porto di La Spezia, dei nodi di Venezia, Palermo e Cagliari, dell'aeroporto di Bergamo nell'ambito del cluster aeroportuale milanese, del terminale ferroviario merci di Milano, nonché dell'intero sistema fluviale padano-veneto, hanno permesso di riconfigurare la rete nazionale valorizzando al meglio le potenzialità del paese e fornendo l'opportunità di creazione di un reale sistema intermodale di trasporto europeo.
Per quanto riguarda il Mediterraneo, la posizione dell'Italia ha contribuito ad estendere le Autostrade del Mare ai paesi terzi nonché ad aumentare la leva finanziaria europea, dal 20% al 30%.
Altri obiettivi raggiunti sono stati l'inclusione dei porti di La Spezia, Livorno, Taranto ed Ancona nel corridoio "Helsinki- La Valletta", l'inclusione altresì del corridoio "Baltico –Adriatico" tra i dieci tracciati di corridoi prioritari, l'inserimento, nel caso dei collegamenti ferroviari tra Italia e Svizzera, sia dell'itinerario del Sempione (valico di Domodossola) che di quello del Gottardo (valichi di Chiasso e Luino) all'interno del Corridoio "Genova-Rotterdam".
In ordine allo stato di definizione del negoziato sulle suddette proposte di regolamento sulle linee guida TEN-T e sul CEF, che a partire dal 2014 costituiranno i riferimenti giuridici, tecnici e finanziari per la costituzione delle reti di trasporto trans-europee, in base ai due distinti livelli "Centrale" (Core) e Globale (Comprehensive), giova ricordare che alla data della presente relazione, il processo di co-decisione tra la Commissione, il Consiglio e il Parlamento europeo non si è ancora concluso; si ritiene che l'adozione formale dei regolamenti in questione possa avvenire entro il primo semestre dell'anno in corso.
Con riferimento all'accordo del 22.03.2012, si precisa che tale data fa riferimento al Consiglio Trasporti UE, nel corso del quale è stato recepito il parere di approccio generale sul testo di Regolamento sulle linee guida TEN-T contenente la proposta di rete per i 27 Stati Membri. Non si rileva pertanto l'adozione di specifici accordi nel periodo interessato.
In sintesi, l'andamento del negoziato condotto sin qui ha quindi consentito di porre le basi per positivi risultati in ordine alla definizione dei tracciati dei corridoi TEN-T di interesse nazionale, all'ampliamento del numero di porti nazionali inclusi nella rete centrale, nonché per un maggiore supporto finanziario al settore delle autostrade del mare e dell'intermodalità.

Revisione contabile sullo stato di attuazione dei progetti prioritari TEN-T 2007-2013
A partire dal 2010, la Commissione europea ha altresì avviato un processo di revisione tecnico contabile sullo stato di attuazione dei Progetti prioritari 2007-2013.

Detta revisione ha messo in luce una situazione di ritardo generalizzato, tanto che la Commissione ha adottato unilateralmente la decisione di prorogare il termine di ultimazione del programma quadro di due anni, spostandolo dal 2013 al 2015.
In termini di contributo finanziario, le riduzioni apportate ai progetti italiani sono indicate nella seguente tabella:

Titolo progetto	*Contributo originariamente assegnato (€)*	*Contributo ridotto (€)*	*Perdita di finanziamento (€)*
1. Tunnel di base del Brennero (lavori)	296.325.000	75.694.500	220.630.500
2. Accesso sud Brennero	58.810.000	25.610.670	33.199.330
3. Torino-Lione	437.200.012	219.063.909*	218.136.103
4. Trieste-Divača	22.000.000	19.800.000	2.200.000
5. ERTMS - Migrazione SCMT-ETCS	1.500.000	100.000	1.400.000
6. ERTMS Corridoio B – Stoccolma Napoli	16.500.000	0	16.500.000

* Decisione ancora in forma non definitiva

Le cause di tali riduzioni sono molteplici e differenti per ciascun caso: esse in parte sono legate a difficoltà tecnico-politiche (Torino-Lione, Trieste-Divača); in altri casi alla difficoltà di reperire le risorse finanziarie a copertura della quota nazionale (Accesso sud Brennero).
A fronte dei tagli subiti, il Ministero ha provveduto ad effettuare una ricognizione dei progetti che, per il loro livello di definizione progettuale e disponibilità di copertura finanziaria possono partecipare ai prossimi bandi TEN-T, consentendo un parziale recupero del contributo TEN-T.
Nella proposta di bilancio europeo 2014-2020, condiviso nel recente Consiglio europeo del 7-8 febbraio 2013, è previsto un fondo per favorire la connettività delle reti di trasporto, energetiche e delle telecomunicazioni. Il CEF (Connecting Europe Facility) vale complessivamente 29,299 miliardi di euro, così ripartiti:

- trasporti: € 23,174 miliardi
- telecomunicazioni: € 1 miliardi
- energia: € 5,126 miliardi

A sua volta, la quota "trasporti" è alimentata tramite:

- finanziamenti in conto capitale (grant): € 13,174 mld
- Fondo di Coesione: € 10 mld

L'importo di € 13,174 mld rappresenta un incremento di circa il 65% rispetto all'attuale bilancio TEN-T 2007-2013 (€ 8,013 mld).
Il nuovo regolamento finanziario CEF prevede la possibilità di utilizzare congiuntamente, sul medesimo progetto, sia i fondi TEN-T che i Fondi di Coesione al fine di concentrare il sostegno comunitario su opere di grandi dimensioni finanziarie.
Per quanto riguarda lo strumento del Project Bonds, l'iniziativa pilota lanciata dalla Commissione a novembre 2011, si avvale di una dotazione di 230 milioni di euro, rivenienti dalle rimodulazioni sui progetti TEN-T del presente periodo di programmazione. Con questa iniziativa pilota, la Commissione sta cercando di

determinare l'effettivo interesse degli Stati membri per lo strumento del Project Bond.

Partenariato Pubblico Privato
Per quanto riguarda il partenariato pubblico privato, nel bando 2012 la Commissione ha inserito un'apposita posta di 25 milioni di euro, per il sostegno finanziario a progetti nel settore PPP.

2. Asse Ferroviario Torino – Lione: stato d'avanzamento del progetto del tunnel geognostico della Maddalena. Esiti dell'accordo sottoscritto in data 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia. Attuazione di quanto disposto con Delibera CIPE del 23 marzo 2012 in ordine alla definizione delle misure compensative correlate alla funzionalità dell'opera ed alla definizione del provetto definitivo della prima fase funzionale. Informazioni circa la copertura finanziaria della nuova articolazione dell'opera, con distinzione tra tipologie (comunitarie, nazionali, locali, private) e indicazione delle risorse effettivamente disponibili. Esiti dell'approvazione del progetto definitivo dell'interconnessione tra la ferrovia Torino - Ceres e il passante ferroviario di Torino (Delibera CIPE 26 ottobre 2012)

Per quanto attiene all'Asse Ferroviario Torino-Lione, il **Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale** ha rappresentato quanto segue.

Cunicolo esplorativo de La Maddalena: stato di avanzamento
Con Delibera n. 86 del 18.11.2010, pubblicata su Gazzetta Ufficiale il 6.4.2011, il CIPE ha approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il Progetto Definitivo del cunicolo esplorativo de "La Maddalena" in comune di Chiomonte (TO), con prescrizioni e raccomandazioni. Il cunicolo esplorativo de La Maddalena, propedeutico alla realizzazione del tunnel di base, consiste in una galleria complessiva di circa 7.500 metri, di cui 3.600 metri in allineamento alle future due canne del tunnel di base, ed il cui imbocco è localizzato al fondo del tratto terminale della valle Clarea, nel territorio del comune di Chiomonte (TO) in Val di Susa, alla quota di 673 metri s.l.m.. Il progetto è stato sviluppato avendo come riferimento tecnico il progetto esecutivo del cunicolo esplorativo di Venaus, a suo tempo sviluppato, mantenendone gli obiettivi geognostici e l'impostazione generale, le soluzioni e le tecniche di scavo, e dal quale si differenzia essenzialmente per la diversa localizzazione dell'imbocco.
Il Costo dell'opera è di 143 M€ e la relativa copertura finanziaria risulta così assicurata: 44,84 M€ dall'Italia; 26,84 M€ dalla Francia; 71,67 M€ dalla UE.
L'11 aprile 2012 LTF ha completato la recinzione dell'area approvata dal CIPE ed il 16 aprile ha consegnato le aree all'Appaltatore, notificando la richiesta di avvio dei lavori.
Il 20 gennaio 2013 è iniziato lo scavo effettivo del cunicolo geognostico ed al 15 marzo 2013 sono stati scavati 34 metri. Il materiale estratto, circa 2700 metri cubi, è temporaneamente stoccato nell'area di cantiere, dove viene caratterizzato come da prescrizione CIPE, in attesa di essere poi trasferito sul sito di deposito definitivo, posto all'interno della stessa area di cantiere, dopo lo svincolo della bonifica ordigni bellici da parte delle autorità militari.
Il completamento dello scavo della galleria è previsto per la fine dell'anno 2015. Le altre attività di chiusura, quali il completamento delle attività esterne ed interne al cunicolo ed il ripristino del sito di deposito si dovrebbero concludere nei successivi sei mesi.

[1]*Accordo tra il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica italiana per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, sottoscritto il 30 gennaio 2012 a Roma*

[2]L'Accordo, nello stabilire che la parte comune italo-francese della sezione internazionale del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione sia realizzata in diverse fasi funzionali, si focalizza sulla realizzazione e successiva gestione dell'opera di prima fase, ovvero sulla Sezione Transfrontaliera, rinviando a successivi Accordi la definizione delle fasi successive. L'Accordo definisce, in particolare, la governance del nuovo Promotore pubblico, realizzatore e poi gestore della Sezione Transfrontaliera, e stabilisce la chiave di ripartizione degli oneri di realizzazione dell'opera tra i due Paesi, in vista del successivo Protocollo addizionale da sottoscriversi per tener conto della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto e della disponibilità complessiva del finanziamento per permettere l'avvio effettivo dei lavori.

L'Accordo deve essere ratificato dai Parlamenti dei due Stati per entrare in vigore, essere produttivo di diritti e di obblighi tra le Parti, e produrre effetti, ad iniziare dalla istituzione del nuovo Promotore, la cui bozza di statuto è in già in discussione presso la Commissione Intergovernativa Torino –Lione.

In Francia, l'Accordo ed il relativo disegno di legge di ratifica, dopo essere già stato esaminato dal Consiglio di Stato e dal Consiglio dei Ministri, è ora all'esame del Parlamento. Ma ad oggi non risulta ancora ratificato.

In Italia, l'Accordo ed il relativo disegno di legge di ratifica sono attualmente all'esame delle Amministrazioni competenti per il successivo inoltro al Consiglio dei Ministri, prima dell'avvio dell'iter di ratifica parlamentare.

Delibera CIPE del 23 marzo 2012 sulle misure compensative correlate alla funzionalità dell'opera e alla definizione del progetto definitivo della prima fase funzionale. [contributo pervenuto dal Presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione, arch. Mario Virano].

Con l'avvio delle opere a Chiomonte (realizzazione del tunnel geognostico della galleria di base), il CIPE ha disposto uno stanziamento preventivo di risorse di 10 €/mln quale prima tranche del totale delle "assegnazioni per le opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della NLTL" e ha chiesto all'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione ("Osservatorio") d'intesa con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, di formulare delle proposte per l'impiego di tale importo definendo criteri, modalità e contenuti dei progetti, che saranno poi finanziati trasferendo le risorse ai diversi soggetti istituzionali interessati. Il CIPE ha fissato nella citata deliberazione l'articolazione temporale dell'assegnazione: a) 2013: 2 €/mln ; b) 2014: 5 €/mln ; c) 2015: 3 €/mln.

Al termine di numerose riunioni sul tema , l'Osservatorio ha deciso di utilizzare la disponibilità dei 10 €/mln di anticipo in conto compensazioni per costruire un

---

[1] Deliberazione del 23 marzo 2012, registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012.

[2] L'Osservatorio ha svolto sei riunioni tematiche sul progetto tra giugno e ottobre 2012.

[3] Come contenuto nella mozione approvata pressoché all'unanimità dal Parlamento il 28 marzo 2012.

[2 2] Deliberazione del 23 marzo 2012, registrata alla Corte dei Conti il 9 agosto 2012 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23 agosto 2012.

[2] L'Osservatorio ha svolto sei riunioni tematiche sul progetto tra giugno e ottobre 2012.

[2] Come contenuto nella mozione approvata pressoché all'unanimità dal Parlamento il 28 marzo 2012.

progetto integrato di sviluppo relativo alla Val di Susa, con riferimento immediato ai Comuni della Sezione Transfrontaliera, in questo rispondendo alla volontà di allocare le risorse secondo *"un criterio di proporzionalità tra impatti subiti e benefici erogati"*. In tale ottica, l'Osservatorio ha avviato un dialogo con il Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica ("MISE – DpS) allo scopo di inquadrare il costituendo progetto integrato di sviluppo di Valle nel nuovo ciclo di programmazione 2014-20 dei Fondi Strutturali dell'Unione Europea. A tale proposito in data 24.5.12 un incontro tenuto a Roma tra il Ministro dello sviluppo economico Barca, il Presidente della Regione Piemonte Cota e il Commissario Virano, ha permesso di avviare uno stretto rapporto tra Osservatorio e MISE, che ha condotto alla fine di novembre alla formulazione del progetto "Smart Susa Valley". Il progetto, preparato nel corso di numerose riunioni presso l'Osservatorio e il coinvolgimento dei territori interessati è articolato in quattro filoni tematici .

In esito a tale processo di condivisione, sia tra territori e Osservatorio che tra Osservatorio, Provincia e Regione che infine tra Osservatorio e MISE-DpS, il progetto Smart Susa Valley è stato inserito nel documento del MISE "Piano azione coesione- Terza riprogrammazione", pubblicato l'11.12.12, a conferma della sua rilevanza a livello nazionale e del suo valore di progetto pilota. Il progetto è attualmente nella fase istruttoria e di puntuale definizione degli interventi, con la prospettiva di formale approvazione da parte dei territori e del CIPE e di avvio operativo con il primo stanziamento entro il 2013.

Copertura finanziaria della nuova articolazione dell'opera con distinzione tra le varie tipologie di finanziamento ed indicazione delle risorse effettivamente disponibili.

Il costo della Sezione Transfrontaliera si può, ad oggi, valutare sulla base del Progetto Definitivo, elaborato dall'attuale promotore dell'opera LTF sas, a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 22 novembre 2011 della delibera CIPE del 6 agosto 2011 di approvazione del Progetto Preliminare, e comprendente l'approfondimento della parte italiana del progetto nel rispetto del Progetto Preliminare approvato e delle prescrizioni e raccomandazioni della suddetta delibera CIPE, ed in particolare:

- l'introduzione del fasaggio, con la realizzazione in una prima fase della sola Sezione Transfrontaliera con l'interconnessione alla linea storica all'altezza di Bussoleno ed il rinvio ad una successiva fase della realizzazione della galleria dell'Orsiera;
- la revisione dello studio d'impatto ambientale per le parti del progetto in variante e il trasporto ferroviario del marino.

La stima dei costi relativi alla Sezione Transfrontaliera sono riferiti esclusivamente alla realizzazione dell'opera e non alla successiva gestione e presentano un carattere definitivo solo per i lavori della parte del progetto ubicata in territorio italiano e non per quelli in territorio francese e per i costi comuni (costo del promotore, ...).

[3]Nell'aprile 2013 è previsto in Italia l'avvio dell'iter approvativo della parte italiana del suddetto progetto definitivo della Sezione Transfrontaliera, ai sensi dell'art. 166 del Decreto Legislativo n. 163/2006 e ss.mm.ii

---

[3] [3] In base al principio di estensione ad un territorio a bassa densità dei benefici della "Smart City" (connessione, innovazione, informatizzazione), il progetto identifica nella mobilità (fisica e informatica), l'energia, la tutela dell'ambiente e gli interventi sugli edifici pubblici le quattro aree di intervento. Il progetto inquadra la spesa dei 10 €/mln di risorse rese disponibili dal CIPE in un piano di azioni coerenti con gli strumenti di programmazione esistenti.

La stima dei costi complessivi della Sezione Transfrontaliera, espressa in euro costanti gennaio 2012, è pari a 8.763 M€ ,così articolati:
- 8.038 M€ per lavori ed impianti;
- 330 M€ per acquisizioni fondiarie, risoluzione interferenze ed oneri di compensazione;
- 395 M€ per costi del Promotore.

La ripartizione dei costi dell'opera tra Italia e Francia è fissata all'art.18 dell'Accordo 2012, che prevede:

"Sottratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, i due Stati italiano e francese convengono che per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per l'Italia e del 42,1% per la Francia, nei limiti del costo stimato nel progetto preliminare dettagliato, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra l'Italia e la Francia. Fanno eccezione le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ogni paese in funzione del territorio sul quale si trovano".

Per quanto riguarda il contributo comunitario si auspica un cofinanziamento pari al 40% dei costi, sulla base dell'orientamento attuale del Regolamento finanziario comunitario delle Reti TEN-T per il periodo 2014-2020 (la conclusione del processo di co-decisione sul Regolamento tra la Commissione, il Consiglio ed il Parlamento Europeo è attesa per giugno 2013).

Da parte italiana, con l'articolo 1 comma 208 della legge di stabilità per il 2013, è stata autorizzata la spesa di 60 milioni di euro per l'anno 2013, di 100 milioni di euro per l'anno 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029 per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

3. MO.SE. Cronoprogramma delle attività ed opere da realizzare per il completamento, quadro dei finanziamenti stanziati e delle risorse effettivamente disponibili per l'opera, ripartiti per fonte.

Per quanto di competenza del **Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale**, si riferisce che con i decreti del Ministro dell'economia e delle finanze n. 11083 del 9 febbraio 2011 e n. 41003 del 12 maggio 2011, sono stati individuati e revocati i mutui, di cui al primo comma dell'art. 46 del D.L. 78/2010, così come convertito con L. 122/2010, da devolvere al Consorzio Venezia Nuova, ai fini dell'esecuzione delle opere del Sistema M.O.S.E.

A tal riguardo, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, il Dipartimento concorre con il pagamento di rate di mutui di importo semestrale complessivo pari a euro 105.630,61 (annuale 211.261,22), derivanti da somme originariamente impegnate a favore di Regioni nell'ambito di 1° e 2° Programma ed aventi erogazioni del prestito pari a zero, quindi successivamente revocati con i suddetti decreti MEF e destinati al Consorzio Venezia Nuova.

4. Salerno – Reggio Calabria – Cronoprogramma delle attività ed opere da realizzare per il completamento, quadro dei finanziamenti stanziati e delle risorse effettivamente disponibili per l'opera Salerno – Reggio Calabria

L'opera è finanziata da diverse fonti di finanziamento. Attraverso il capitolo 7060, istituito ai sensi della legge 443 del 21 dicembre 2001 (legge obiettivo) che reca la "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici

ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive". Con delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, il CIPE ha approvato il Primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale. Successivamente in sede di approvazione dei progetti definitivi degli interventi inseriti nel suddetto programma, il CIPE assegna il contributo pluriennale finalizzato alla realizzazione del singolo intervento.

Alcuni interventi nazionali individuati dal CIPE come prioritari per lo sviluppo del mezzogiorno riguardano, tra l'altro, la direttrice di viabilità Salerno - Reggio Calabria per la quale sono state assegnate risorse rinvenienti dalle quote regionali della politica regionale unitaria (fondi FAS, poi Fondo Sviluppo e Coesione).

Attraverso il capitolo 7155 con le Delibere CIPE n. 95/2004, n. 106/2004, n. 116/2005, n. 155/2005, n. 156/2005 e n. 37/2009 sono state assegnati all'ANAS s.p.a. contributi a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate per la realizzazione di opere infrastrutturali inerenti l'Autostrada SA-RC, la SS. 106 e la SS. 640.

Al riguardo, si sottolinea che trattandosi dell'ex Fondo Aree Sottoutilizzate (ora, Fondo per lo sviluppo e la coesione), le operazioni contabili relative agli interventi in questione richiedono l'attivazione della procedura di variazione di bilancio, ai sensi dell'art. 61, comma 8, della legge n. 289/2002, con conseguente notevole allungamento dei tempi di erogazione dei finanziamenti.

Nel corso del 2012, a valere sul capitolo n. 7155, sono stati disposti a favore dell'A.N.A.S. S.p.A., impegni e pagamenti per complessivi **€ 441.985.138,56,** di seguito dettagliati, mediante versamento sul conto 20060, presso la Tesoreria Centrale dello Stato:

1. D.D. n. 9592/RU del 13/11/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 3, per *"Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, della Salerno Reggio Calabria – Tronco 2° - Tratto 4° - Lotto 3° - Stralci 1° e 2° dal km 222+000 al km 225+800"*, pagamento di **€ 7.200.016,00,** a titolo di acconto sul complessivo importo dovuto di € 31.823.000,00, per l'annualità 2006;
2. D.D. n. 9591/RU del 13/11/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 3, per *"Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 - Salerno-Reggio Calabria, tratto tra il km 47+800 ed il km 53+800"*, pagamento di **€ 21.378.270,00**, a titolo di acconto sul complessivo importo dovuto di € 94.488.778,56, per l'annualità 2006 e per il 50% dell'annualità 2007;
3. D.D. n. 9594/RU del 13/11/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 4, per *"Autostrada Salerno - Reggio Calabria 4° megalotto – lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo A1 delle norme CNR/80 tra il km 108+000 (viadotto Calore) e il km 139+000 (galleria Serra Rotonda)"*, pagamento di **€ 59.697.709,00**, a titolo di acconto sul complessivo importo dovuto di € 263.855.000,00, per l'annualità 2007 e per ribassi d'asta;
4. D.D. n. 9595/RU del 13/11/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 5, per *"Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400"*, pagamento di **€ 11.724.005,00,** a titolo di acconto sul complessivo importo dovuto di € 51.818.360,00, per la seconda tranche dell'annualità 2008;
5. D.D. n. 10306/RU del 4/12/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 3, per *"Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, della Salerno Reggio Calabria – Tronco 2° - Tratto 4° - Lotto 3° - Stralci 1° e 2° dal km 222+000 al km 225+800"*, pagamento di € 24.622.984,00, a titolo di saldo del complessivo importo dovuto di **€ 31.823.000,00,** per l'annualità 2006;

6. D.D. n. 10328/RU del 4/12/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 3, per *"Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 - Salerno-Reggio Calabria, tratto tra il km 47+800 ed il km 53+800"*, pagamento di **€ 73.110.50856,** a titolo di saldo del complessivo importo dovuto di € 94.488.778,56, per l'annualità 2006 e per il 50% dell'annualità 2007;
7 D.D. n. 10330/RU del 4/12/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 4, per *"Autostrada Salerno - Reggio Calabria 4° megalotto – lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo A1 delle norme CNR/80 tra il km 108+000 (viadotto Calore) e il km 139+000 (galleria Serra Rotonda)"*, pagamento di **€ 204.157.291,00**, a titolo di saldo del complessivo importo dovuto di € 263.855.000,00, per l'annualità 2007 e per ribassi d'asta;
8. D.D. n. 10329/RU del 4/12/2012, a valere sul Cap. 7155/P.G. 5, per *"Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400"*, pagamento di **€ 40.094.355,00**, a titolo di saldo del complessivo importo dovuto di € 51.818.360,00, per la seconda tranche dell'annualità 2008.

5. Piano per il Sud: quadro dei finanziamenti delle opere inserite nel Piano, sia per la componente ferroviaria che stradale, con specifico riferimento ai finanziamenti assentiti con Delibera CIPE 62/2011 e con Delibera CIPE del 3 agosto 2012 (Fondo sviluppo e coesione: 1.060,5 milioni per interventi nel Mezzogiorno e 3.131 milioni per le Regioni del Sud).Contratti istituzionali di sviluppo sottoscritti: rimodulazione di attività e finanziamenti, esiti e stato di attuazione degli interventi.

Con riferimento al Piano per il Sud, **il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale** ha rappresentato che in data 26 novembre 2010, il Governo ha approvato il Piano Nazionale per il Sud. Il Piano prevede grandi progetti infrastrutturali a rete, materiali e immateriali destinati al sistema dei collegamenti dorsali e trasversali, con specifico riferimento al sistema ferroviario Alta capacità/Alta velocità, alle opere logistiche ed ai sistemi viari e ferroviari del sud e delle isole maggiori.
Il CIPE, con delibera n. 62 del 3 agosto 2011, in attuazione al Piano Nazionale per il Sud, ha proceduto alla individuazione ed assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale e di rilevanza strategica regionale.
Gli interventi infrastrutturali nazionali individuati dal CIPE come prioritari per lo sviluppo del mezzogiorno riguardano il potenziamento delle direttrici ferroviarie Napoli-Bari-Lecce-Taranto; Salerno-Reggio e Palermo-Catania, nonché le direttrici di viabilita' Salerno -Reggio Calabria e Sassari -Olbia.
Tali interventi, tenendo conto dei finanziamenti già disponibili, hanno un fabbisogno stimato in 10.880 M€. A fronte di tale fabbisogno, con la delibera CIPE n.62/2011 sono state assegnate risorse per 1653,6 M€, rinvenienti dalle quote regionali della politica regionale unitaria (fondi FAS, poi Fondo Sviluppo e Coesione).
In particolare: risorse CIPE 62/2011
direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto M€ 790,0
direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria M€ 200,0
S.S. Sassari – Olbia M€ 406,5
direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria
(potenziamento tecnologico) M€ 40,0
Autostrada Salerno - Reggio Calabria
(completamento interventi in corso) M€ 217,1
La stessa delibera CIPE n. 62/2011 prevede che gli interventi strategici nazionali vengano attuati attraverso i Contratti istituzionali di sviluppo (CIS). I CIS sono atti

negoziali volti a definire responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi e condizionalità, secondo quanto disciplinato dal d.lgs. n.88/2011.
Nel 2012 sono stati sottoscritti (dal MIT, dal Ministero per la coesione territoriale, le Regioni interessate e RFI) 2 CIS:

Contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto
Il CIS prevede una spesa complessiva pari a 7.116 M€, di cui attività finanziate per un importo di 3.532 M€.
Si riporta di seguito il quadro finanziario del Contratto:

Legge obiettivo (PIS)	31 M€
Fondo Sviluppo Coesione (FSC)	990 M€
Riduzione cofinanz.statale (PAC)	505 M€
Altre fonti statali	1.416,4 M€
Risorse UE complessive	298,9 M€
Risorse liberate	290,8 M€
Totale	**3.532 M€**

Nel contratto sono inseriti anche interventi del PON Reti e Mobilità 2007-2013, attualmente in corso di esecuzione. Nella tabella seguente sono indicati i dati relativi all' avanzamento degli interventi ricadenti nel PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Interventi Finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013 e reinseriti nel CIS per la realizzazione della Direttrice Ferroviaria Napoli –Bari – Lecce – Taranto

Linea di Intervento	Titolo intervento	Importo totale	Importo finanziato da PON Reti e Mobilità	Stato attuazione
Asse ferroviario Napoli - Bari	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico	€ 77.000.000,00	€ 77.000.000,00	Avvio procedure di aggiudicazione
Asse ferroviario Napoli	Tratta Cervaro - Bovino	€ 250.000.000,00	€ 36.000.000,00	Esecuzione
Asse ferroviario Napoli	Sistemazione Nodo di Bari (ACC Bari P. N.)	€ 159.600.000,00	€ 30.000.000,00	Esecuzione
Asse ferroviario Napoli	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	€ 219.800.000,00	€ 129.000.000,00	Procedure di aggiudicazione
Asse ferroviario Napoli	SCC Bari - Taranto	€ 30.000.000,00	€ 27.000.000,00	Esecuzione

Contratto Istituzionale di sviluppo per il completamento della Direttrice ferroviaria "Salerno-Reggio Calabria"
Il CIS prevede una spesa complessiva pari a 504 M€ finanziata per intero.
Si riporta di seguito il quadro finanziario del Contratto:

Fondo Sviluppo Coesione (FSC)	40 M€
Riduzione cofinanz.statale (PAC)	80 M€
Altre fonti statali	31 M€
Risorse UE complessive	353M€
Totale	**504 M€**

Nel contratto sono inseriti anche interventi del PON Reti e Mobilità 2007-2013, attualmente in corso di esecuzione. Nella tabella seguente sono indicati i dati relativi all'avanzamento degli interventi ricadenti nel PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Interventi Finanziati Dal PON Reti e Mobilità 2007-2013 e reinseriti nel CIS per il completamento della Direttrice Ferroviaria Salerno - Reggio Calabria

Linea di Intervento	Titolo intervento	Importo totale	Importo finanziato da PON Reti e Mobilità	Stato attuazione
Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria	Velocizzazione Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	€ 230.000.000,00	€ 198.373.328.00	Esecuzione
Trasversale ferroviaria Taranto - Sibari - Reggio Calabria	Metaponto - Sibari - bivio S. Antonello (progettazione e realizzazione) - fase prioritaria	€ 153.000.000,00	€ 153.000.000,00	Progettazione per lotti 2, 3 e 4, procedure di aggiudicazione in corso per lotto 1.

6. Trasporto rapido di massa: Stato di attuazione e criticità dei maggiori interventi infrastrutturali: nuovo programma d'interventi di cui alla Delibera CIPE 91/2011, attuazione delibera 90/2011. Metro C Roma: cronoprogramma delle attività ed opere da realizzare per il completamento, costi da sostenere e quadro delle risorse disponibili.

Con la delibera n. 91 del 06.12.11 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 15.06.12, il C.I.P.E. ha approvato la graduatoria, nel limite delle risorse rese disponibili dalla legge 6 agosto 2008 n. 133 pari a 144,8 milioni di euro, fermo restando che l'erogazione dei contributi è comunque subordinata alla verifica dell'integrale copertura del costo delle opere.
I progetti ammessi a finanziamento sono risultati i seguenti:

Ente Richiedente	Intervento	Costo lotto funzionale	Importo ammissibile a finanziamento	Finanziamento erogabile	% importo finanziato
Provincia di Milano	Riqualificazione tranvia extraurbana Milano – Limbiate-, 1° lotto funzionale Milano Comasina – deposito Varedo.	98.224.972,00	98.224.972,00	58.934.983,20	60

Comune di Bologna	Metrotranvia di Bologna: opere di completamento lotto "Stazione FS – P.zza maggiore"	98.630.000,00	98.630.000,00	53.790.000,00	54,54
Comune di Potenza	Servizio ferroviario metropolitano nell'hinterland potentino	18.315.486,00	18.315.486,00	10.989.291,60	60
Comune di Milano	Potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano	76.605.318,00	76.605.318,00	45.963.190,80	60

Con nota prot. PG 239759 del 11.10.12 il Comune di Bologna, ha comunicato di non poter più procedere alla realizzazione della metrotranvia in quanto non è in grado di garantire la propria quota di finanziamento a causa del permanere dei vincoli del Patto di Stabilità. Con la medesima nota il Comune ha chiesto di valutare la possibilità di riallocare il finanziamento assegnato di 53,79 milioni di euro su un altro progetto di riassetto del sistema infrastrutturale di trasporto pubblico, del quale ha inviato documentazione.

Il Dipartimento ha respinto la richiesta in quanto l'istanza presentata dal Comune ai fini di una valutazione del progetto alternativo cui destinare le risorse statali non è prevista dalle disposizioni normative vigenti in materia.

Pertanto, in linea con quanto previsto dalla normativa vigente (DM 16.02.09 n. 99), la scrivente ha manifestato al CIPE la volontà di assegnare il contributo residuato dalla rinuncia del Comune di Bologna al Comune di Milano, il cui progetto di ammodernamento e potenziamento della linea 2 della metropolitana, è stato ammesso a finanziamento con un contributo di 45,96 milioni di euro, ma a causa della scarsità delle risorse, ad oggi, risulta disponibile solo l'importo di 21,10 milioni di euro. Con l'ulteriore assegnazione di 24,90 milioni di euro, derivante dalla suddetta rinuncia, sarà possibile procedere al finanziamento dell'intero progetto, in modo da realizzare il completamento dell' intervento.

I rimanenti 28,89 milioni di euro conseguenti alla rinuncia di cui sopra (M€ 53,79-M€ 24,90) verrebbero assegnati al progetto immediatamente seguente nella graduatoria, presentato dal Comune di Torino "metropolitana automatica leggera linea 2 tratta Rebaudengo – Giulio Cesare" previa verifica della disponibilità da parte del richiedente del cofinanziamento necessario per l'integrale copertura del costo delle opere. Si è in attesa della deliberazione CIPE relativa alla seduta del 18.03 u.s. nella quale è stato trattato l'argomento

Per quanto riguarda gli ulteriori adempimenti si segnala che, mentre il Comune di Milano e la Provincia di Milano hanno inviato la progettazione definitiva nei termini richiesti, il Comune di Potenza non ha ottemperato a tale adempimento; pertanto si stanno valutando i conseguenti provvedimenti.

Delibera CIPE 90/2011
Intervento di Verona : "nuovo sistema filoviario"

Il C.I.P.E, con Delibera n. 90/2011 del 6 dicembre 2011 ha confermato il contributo assegnato con delibera 28/2009 al "nuovo sistema filoviario" procrastinando il termine per l'aggiudicazione provvisoria dei lavori nel 30 aprile 2011, e

raccomandando una tempistica stringente per le date di stipula del contratto e di consegna dei lavori".
Nel merito si informa che l'aggiudicazione provvisoria all'appaltatore è stata effettuata nei termini previsti dalla delibera. Successivamente la Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale con provvedimento n. 187 del 3 agosto 2012 ha rilasciato il N.O. ai fini della sicurezza sul progetto dell'intervento ed in data 5 settembre 2012 è stato stipulato il contratto d'appalto tra l'Azienda e l'ATI.
In data 26 ottobre 2012 si è tenuta la Conferenza di Servizi in seduta decisoria.
Parallelamente la Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale, in conformità ai contenuti della Delibera C.I.P.E., ha provveduto ad attivare le procedure per la stipula dell'Accordo Procedimentale tra Ministero - Comune e soggetto attuatore per la definizione della tempistica; il Comune di Verona sta ancora definendo la tempistica da inserire nell'accordo.

Intervento di Roma "Nodo di Termini, 3° stralcio funzionale"

Il CIPE, con la Delibera n. 90 del 6 dicembre 2011 ha autorizzato l'utilizzo delle economie di gara.
A seguito della delibera sono state poste in atto e concluse tutte le attività relative alla formalizzazione di quanto richiesto dal CIPE stesso.

Intervento di Lecce: "Impianto filoviario"

Il CIPE, con la Delibera n. 90 del 6 dicembre 2011, ha confermato la raccomandazione di " adottare ogni iniziativa per la messa in esercizio del sistema filoviario di Lecce; di informare la Procura della Corte dei Conti anche ai fini dell'accertamento di eventuali responsabilità erariali; di valutare la sussistenza dei presupposti per un'eventuale revoca parziale del contributo assentito".
Ai sensi della suddetta delibera la Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale ha provveduto ad informare, con nota 2065 del 16 marzo 2012, la Procura della Corte dei Conti, sullo stato di attuazione dell'intervento ai fini dell'accertamento di eventuali responsabilità erariali.
Stante il perdurare dello stato di stallo, l'allora Commissione di Alta Vigilanza nella seduta del 30.05.2012 aveva ritenuto di sottoporre al CIPE una proposta di revoca del contributo statale.
Successivamente, a seguito delle proposte di risoluzione delle problematiche ostative all'attuazione del programma individuate dal Comune di Lecce, la Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale non ha più inoltrato tale proposta al CIPE.
Attualmente, delle 3 linee previste in progetto, sono in esercizio le linee 1 e 3 entrate in servizio rispettivamente il 29.01.2013 e il 03.01.2012 ed è in corso di attivazione l'esercizio della Linea 2.

7. EXPO 2015 Costo, grado di copertura, cronoprogramma e stato di attuazione delle opere essenziali dell'EXPO 2015, con particolare riferimento alla Pedemontana, autostrada BRE.Be.Mi, Linea metropolitana M, M4, M1, Ferrovia Rho Gallarate. Problematiche e criticità riscontrate, anche con riferimento alle opere che non saranno ultimate entro il 2015. Esiti del monitoraggio condotto dal Ministero.

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 "Feeeding 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.
Inquadramento legislativo e soggetti attuatori
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 Milano 2015. 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 nell' Allegato 1 al DPCM 01 03 2010, 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 dimissioni della D.ssa Letizia Brichetto Moratti del 7 luglio 2011, 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.

Con D.P.C.M. 15 giugno 2012 è stato sostituito l'Allegato 1 al DPCM 01 03 2010; con D.P.C.M. 3 agosto 2012 la Dott.ssa Diana Bracco è stata nominata Commissario generale di sezione per il Padiglione Italia.

L'art. 6 del D.P.C.M. 22 ottobre 2008, come modificato dall'art. 3 del citato D.P.C.M. 09 ottobre 2012, prevede, ai fini del riparto e assegnazione dei finanziamenti, che i finanziamenti pubblici statali previsti dall'art. 14 del D.L. 112/2008 e s.m.i. possono essere assegnati e utilizzati per il Commissario Generale, per il Commissario Straordinario e per il Commissario Generale di Sezione per il Padiglione Italia, a valere, rispettivamente, sulle risorse di competenza della Regione Lombardia, del Comune di Milano e, limitatamente all'importo destinato alla "partecipazione Italiana", della Expo 2015 S.p.A. di cui al modificato Allegato 1, 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.

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.

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 e il Commissario Generale di Sezione per il Padiglione Italia, è quindi il seguente:

- Comune di Milano: 536,00 mil. €;
- Regione Lombardia: 117,40 mil. €;
- Expo 2015 s.p.a.: 828,60 mil. € (comprese le opere relative alla "partecipazione italiana", i costi di gestione -91.1 mln €- e al netto della quota di partecipazione al capitale sociale – 4 mln-).

Con l'art. 8 del Decreto Legge 22 giugno 2012 n. 83, commi 1 e 1 bis, sono stati stanziati 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013, 2014 da assegnare alla Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano per la realizzazione di "straordinari interventi conservativi e manutentivi del Duomo di Milano, necessari anche in vista dello svolgimento del grande evento Expo Milano 2015" e tali importi sono stati allocati sul cap. 7695 di competenza di questa Direzione Generale.

Il finanziamento statale e il sistema di monitoraggio

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. E' 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, come successivamente modificato dall'art. 56, comma 3, legge n. 35 del 2012, 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.
A seguito del citato Decreto Legge 22 giugno 2012 n. 83, commi 1 e 1 bis, con il quale sono stati stanziati 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013, 2014 da assegnare alla Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano, al fine di regolare i rapporti e i flussi finanziari di tali somme, il 4 febbraio 2013 è stata firmata, specifica convenzione tra questa Direzione Generale per l'Edilizia Statale e per gli interventi Speciali e la Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano e tale convenzione è oggi al vaglio della Corte dei Conti per la prevista registrazione.
Di seguito tabella riportante lo stato del Cap. 7695 per il periodo 2009-2012.

EXPO MILANO 2015

SCHEMA CAPITOLO 7695

Anno	Legge 133/2008		Commissari			Soggetti attuatori			totali
			COSIDE (oggi Comm. Straordinario) Avv. Pisapia	Commissario Generale Dott. Paragioni	Commissario Padiglione Italia Prof. Arch. Bisogno	EXPO 2015 S.p.A.	Regione Lombardia	Comune di Milano	
2009	€ 26.000.000,00 (*)	impegni	200.000,00	-	-	17.691.000,00	7.354.000,00	10.745.000,00	€ 26.000.000,00
		trasferiti	200.000,00	-	-	17.691.000,00	7.354.000,00	10.745.000,00	€ 26.000.000,00
		differenza	0,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
2010	€ 45.000.000,00	impegni	250.000,00	-	-	23.072.400,00	2.355.600,00	19.345.000,00	€ 45.000.000,00
		trasferiti	250.000,00	-	-	23.072.400,00	2.355.600,00	12.913.600,00	€ 41.771.600,00
		differenza	0,00	-	-	0,00	0,00	6.228.400,00	3.228.400,00
2011	€ 19.000.000,00	impegni	250.000,00	-	-	12.917.400,00	4.641.600,00	21.191.100,00	€ 39.000.000,00
		trasferiti	250.000,00	-	-	12.917.400,00	2.806.200,00	0,00	€ 36.173.600,00
		differenza	0,00	-	-	0,00	1.835.400,00	21.191.100,00	23.826.320,00
2012	€ 223.000.000,00	impegni	150.000,00	€ 250.000,00	€ 50.000,00	11.326.560,00	16.571.696,20	75.659.535,20	€ 210.197.591,98
		trasferiti	150.000,00	€ 250.000,00	€ 50.000,00	114.648.127,97	0,00	0,00	€ 115.068.127,97
		differenza	0,00	0,00	0,00	2.677.947,31	16.571.696,20	75.659.535,20	95.109.179,01

QUADRO RIASSUNTIVO GENERALE

	Comm. Straordinario	Comm. Generale	Comm. Padiglione Italia	EXPO 2015 S.p.A.	Regione Lombardia	Comune di Milano	totale
TOTALE FONDI IMPEGNATI	850.000,00	250.000,00	50.000,00	188.214.160,68	27.367.296,20	125.740.635,20	340.197.591,98
TOTALE FONDI TRASFERITI	850.000,00	250.000,00	50.000,00	185.356.212,97	8.895.600,00	23.661.600,00	219.032.492,97
differenza	0,00	0,00	0,00	2.857.947,31	18.471.696,20	102.079.035,20	121.164.099,01

(*) anno 2009 stanziamento € 26.000.000 di cui € 1.000.000 impiegati nel MEF ai sensi [illegible] s.p.a. a titolo di apporto di capitale sociale assegnato 2009, Bertolaso n. 4 L.F.

Dipartimento Trasporti:
La Delibera CIPE n. 6 del 20 gennaio 2012, nell'individuare il quadro finanziario complessivo del "Fondo per lo sviluppo e la coesione" per il periodo 2012-2015, ne ha rideterminato, ai sensi dell'articolo 33, comma 2, della legge n. 183/2011, l'articolazione pluriennale delle risorse complessivamente disponibili.
Le quote annuali di risorse destinate a questa Amministrazione sono state comunicate dal Ministero dello Sviluppo Economico, presso il cui stato di previsione è iscritto il citato Fondo.
Tra le altre, per quanto di competenza, sono state assegnate Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i sistemi informativi e statistici le risorse destinate alla Linea Metropolitana M5 di Milano – lotto 2 Garibaldi FS San Siro, progetto definitivo. I finanziamenti accordati sono pari ad euro 54.000.000 per l'anno 2012, euro 66.000.000 per l'anno 2013, euro 9.000.000 per l'anno 2014 ed euro 97.000.000 per l'anno 2015 e successivi.
Per l'esercizio finanziario 2012 la relativa quota è stata assegnate sul capitolo 7418 piano di gestione 2 con il decreto del Ministero dell'economia e finanze n. 54521/12.
Al fine di consentire la prosecuzione dell'opera, da completarsi per l'Expo di Milano 2015, e considerato lo stato di avanzamento dei lavori, è stata richiesto al Ministero dell'economia e finanze di assegnare la quota di euro 66.000.000 prevista per l'anno 2013.

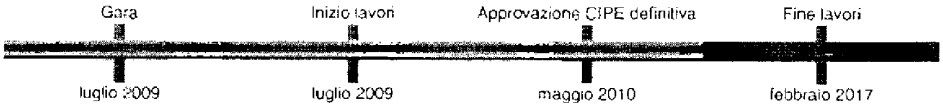
Per quanto concerne, **l'asse ferroviario Rho-Gallarate,** primo lotto funzionale Rho – Parabiaco viene, qui di seguito, esposta una sintetica scheda illustrativa dell'intervento.
Presentazione dell'opera
L'intervento è opera integrante e funzionale all'Expo 2015 e consiste:
- nel quadruplicamento del binario tra le stazioni di Rho e Parabiago;
- nella realizzazione del "raccordo Y";
- in parziali interventi alla bretella di collegamento tra le linee "Novara" e "Varese" nel tratto Rho-Rho Fiera Milano;
- nella parziale realizzazione della messa a regime del Piano Regolatore Generale della stazione di Rho e Parabiago.

Regione Interessata: Lombardia
Tipologia dell'opera: Corridoi Strategici (Corridoio ferroviario)
Dati economico-finanziari

Importo approvato dal CIPE (Migliaia €)	€ 401.800,00
- Stato (Migliaia €)	€ 382.000,00
- Parte pubblica (Regioni, Enti locali, Altre risorse pubbliche) (Migliaia €)	€ 19,00
- Unione Europea (Migliaia €)	€ 0,00
- Privati (Migliaia €)	€ 0,00
Totale Finanziato (Migliaia €)	**€ 382.019,00**

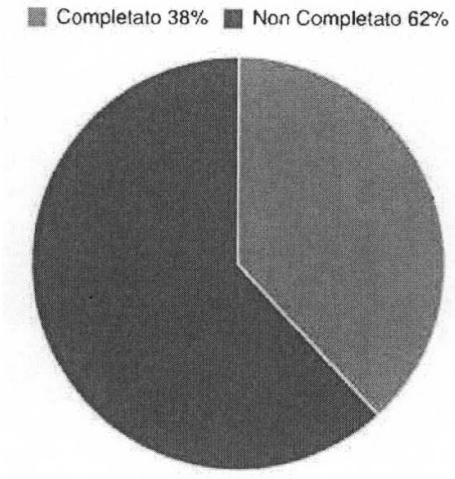
L'intervento è stato inserito nel CdP 2007/11, aggiornamento 2010/11, in Tabella A *"Opere in corso"*, per la realizzazione della prima fase funzionale, con un costo di 401,8 Mio EUR con attivazione programmata per novembre 2015. Il completamento è previsto fra le opere programmatiche con un costo di 326 Mio EUR.
Si è resa necessaria una riduzione, a valere sul capitolo di bilancio MIT 7060, per l'allineamento alle risorse destinate all'intervento in esame da parte della delibera CIPE n°33/2010. Infatti, a fronte di una copertura finanziaria fino a 292 milioni di euro a valere sulle risorse del programma delle infrastrutture strategiche (Legge obiettivo), sono stati assegnati fondi per 282 milioni di euro, con un saldo netto negativo di 10 milioni di euro.

Cronoprogramma dell'opera



Gara: Data Prevista: Data Effettiva: luglio 2009
Inizio lavori: Data Prevista: Data Effettiva: luglio 2009
Approvazione CIPE definitiva: Data Prevista: Data Effettiva: maggio 2010
Fine lavori: Data Prevista: febbraio 2017

Stato di avanzamento lavori



Approfondimenti e prossimi passi

E' stata aggiudicata la gara riguardante il Piano Regolatore Generale di Rho. Per la tratta Rho-Parabiago sono in corso le attività negoziali. Si sta predisponendo la documentazione per i due appalti relativi all'impiantistica.

Con sentenza n. 1914-12 del 9 luglio 2012, confermata dal Consiglio di Stato con sentenza n. 6959/2012 del 21.12.2012 , il TAR Lombardia ha annullato la Delibera 33/2010 di approvazione del progetto definitivo dell'intervento di quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y.

In esito a tali sentenze, risulta necessario riavviare l'iter di approvazione CIPE del progetto definitivo e acquisizione del finanziamento dell'opera.

ALLEGATO 2

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. 167 del 29 novembre 2011 sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale, sulla base della rideterminazione dell'organico ex D.P.C.M. 19.11.2010. Nella redazione di tale Decreto Ministeriale, si è provveduto a concentrare l'esercizio delle funzioni

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

istituzionali degli uffici ottimizzando i costi di funzionamento e perseguendo gli obiettivi di efficienza, razionalità ed economicità dell'azione amministrativa.

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 comuni a più Centri di responsabilità anche per l'esercizio finanziario 2013 con decreto interministeriale n. 121 del 22 marzo 2013.

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 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.I.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 delle

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

infrastrutture e dei trasporti 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 stesso.

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 e riorganizzata con il D.M. n.78 del 1/3/12; - 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; - nel corso del 2012 è stata abolita la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica le cui competenze sono confluite nel Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici.

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.

Gli effetti negativi di tali riduzioni sono stati amplificati a causa dell'epoca in cui hanno cominciato a manifestarsi in quanto contrassegnata dall'oneroso processo di riorganizzazione conseguente all'accorpamento dell'ex Ministero delle

infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti. Il prodursi delle note misure di contenimento della spesa hanno talmente ridotto le dotazioni di bilancio fino ad intaccare la soglia di risorse per spese imprescindibili per il funzionamento degli uffici.

Ciò ha indotto ad intraprendere una serie di misure di revisione della spesa e di riorganizzazione del Ministero anche in attuazione dei previsti adempimenti di "spending review".

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 negli ultimi esercizi finanziari sia da legge di bilancio che a seguito di ulteriori disposizioni normative e da relativi accantonamenti, 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'esercizio finanziario su alcuni capitoli alimentati da riassegnazioni in corso d'anno e spesso a chiusura dell'esercizio finanziario, comporta la necessità di rimodulare una programmazione contabile di partenza (crono programmi) con ripercussioni e rallentamenti sul funzionamento degli uffici, sia della sede centrale che di quella periferica, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti legislativamente previsti.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

La riduzione degli stanziamenti, subita il più delle volte 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, negli ultimi anni 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, mantenendo l'efficacia e l'efficienza del Ministero nello svolgimento dei propri compiti istituzionali assegnati.

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 forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE").

Com'è noto questa Amministrazione si avvale del sistema informativo e informatico messo a disposizione dal MEF (sistema SICOGE) per la gestione dei fondi

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di bilancio di pertinenza. Tale sistema consente di monitorare costantemente i flussi finanziari ed economici. Al riguardo si segnala che a partire dall'esercizio finanziario 2012, anche le strutture periferiche dell'Amministrazione - Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche e gli Uffici della Motorizzazione - utilizzano il richiamato sistema SICOGE.

b. SITUAZIONE DEBITORIA

Il valore della situazione debitoria complessiva, comunicata in esito della ricognizione ai sensi dell'articolo 5, commi 1 e 2, del D.L.35/2013, è pari ad euro 153.059.279,34.

A fronte del richiamato debito il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze n. 40124, emanato in attuazione della richiamata disposizione legislativa, ha assegnato a questo Ministero la somma di euro 31.765.345,00.

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche appartenenti a questa Amministrazione, che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati su tutto il territorio nazionale, che si trovano ormai da diversi anni in estrema sofferenza e la cui riorganizzazione finalizzata ad un piano rientro risulta essere estremamente complessa da attuare senza correre il rischio di inficiare il servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata.

Al riguardo, si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Spese postali

La gestione di tutta la corrispondenza cartacea di questa Amministrazione, centrale e periferica, è affidata a Poste Italiane attraverso un servizio di affrancatura e consegna di buste e/o pacchi, servizio telegrammi, servizio pick up.

Questa moltitudine di servizi e fruitori ha comportato l'accensione di tanti conti contrattuali e di credito. La complessità di gestione contabile di tali servizi, unitamente agli insufficienti stanziamenti di bilancio ha favorito l'accumularsi di debiti nei confronti di Poste Italiane.

A partire dal mese di giugno 2012 questa Amministrazione ha avviato un lavoro di ricognizione contabile atto a rilevare l'effettiva entità di esposizione debitoria nei confronti di Poste italiane. Il lavoro ha permesso di isolare gli atti contabili di propria competenza e di avviare un complesso lavoro di ricerca e di analisi dei documenti contabili.

Si premette che gli attuali stanziamenti di bilancio sono del tutto insufficienti per soddisfare il fabbisogno dell'Amministrazione. Quindi per evitare in futuro l'accumularsi di nuovi debiti, si rende necessario da un lato incrementare annualmente la disponibilità finanziaria dei capitoli di bilancio dedicati alle spese postali, dall'altro ridurre il fabbisogno. A tal riguardo, la Direzione generale del personale e degli affari generali si sta adoperando attraverso le seguenti iniziative innovative, sinteticamente descritte:

1. Dematerializzazione dei flussi documentali a partire dalla Direzione generale degli affari generali e del personale: l'utilizzo massivo della firma digitale e posta elettronica certificata, esteso a tutta l'Amministrazione, consentirà di

abbattere notevolmente i costi di spedizione. Il processo è stato avviato, ma risultati significativi saranno visibili nei prossimi anni.

2. Semplificazione della gestione contabile attraverso una razionalizzazione dei conti contrattuali e di credito, coerenti con il recente assetto organizzativo.
3. Per ridurre i costi di spedizione analogica è in corso di valutazione l'internalizzazione del servizio di affrancatura di pacchi e plichi per le sedi centrali con un abbattimento delle spese postali del 15 %.
4. Affiancare alla centralizzazione contabile delle spese postali la centralizzazione contrattuale delle stesse, prevedendo il ricorso al libero mercato, ora possibile.

Spese per tasse automobilistiche regionali e Spese per il pagamento di verbali di accertamento di contravvenzioni al Codice della Strada

Nel corso degli anni passati sono pervenute a questa Amministrazione numerose cartelle ed intimazioni di pagamento di Equitalia (con relativa iscrizione a ruolo) per mancati pagamenti della tassa automobilistica regionale "bollo auto" nei confronti della Regione Lazio per il periodo 1999/2009.

Ogni atto di pagamento ha comportato la ricostruzione storica dell'iter amministrativo relativo ad ogni singola autovettura alla quale si riferiva il bollo auto con la ricerca cartacea della documentazione (risalente anche di 20 anni) e dove non è stato possibile trovare il documento cartaceo è stata richiesta l'interrogazione presso l'Archivio Nazionale dei Veicoli del C.E.D. del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

La complessità è stata dovuta al fatto che sono arrivati avvisi che riguardavano autovetture in uso presso gli ex Ministero dei trasporti, Ministero della marina mercantile, Ministero dei lavori pubblici ed Enac con le annesse strutture periferiche ed inoltre autovetture che nel corso degli anni erano state oggetto di vendita a ditte private o per le quali si era proceduto alla radiazione delle targhe o alla loro cessione alla C.R.I., all'ex Ministero delle Finanze e al Comando generale delle Capitanerie di Porto.

Completata questa ricerca sono stati resi contatti con l'A.C.I e la Regione Lazioal fine di verificare la pretesa tributaria e quantificare il debito rimanente.

L'entità di tali partite, pur rappresentando voci debitorie di questa Amministrazione non sono state inserite nella ricognizione dello stato debitorio di cui al D.L. n. 35/2013 in quanto non presentano i requisiti di ammissibilità richiesti.

Inoltre, il problema in futuro è destinato ad estinguersi in quanto le auto in proprietà sono attualmente molto limitate e per le auto acquisite in locazione operativa il canone di gestione copre anche le spese dovute per tasse automobilistiche.

Spese per noleggio autovetture

Nella fattispecie la situazione debitoria si riferisce esclusivamente alle strutture periferiche dell'Amministrazione. Le stesse, infatti, operano sul piano amministrativo in totale autonomia mentre sul piano contabile gestiscono i fondi assegnati dalla sede centrale. A fronte di risorse finanziarie insufficienti (ad es. € 4.463,00 per l'es. fin. 2013), nonostante la razionalizzazione e riduzione della spesa

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

pubblica in materia, ad oggi la spesa in periferia è rimasta sostanzialmente invariata determinando l'accumularsi dei debiti comunicati.

Per evitare in futuro l'accumularsi di nuovi debiti, si rende necessario da un lato incrementare annualmente la disponibilità finanziaria dei capitoli di bilancio dedicati alle spese in parola, dall'altro ridurne il fabbisogno. A tal riguardo è in corso di definizione l'elaborazione di specifiche linee guida per gli uffici periferici in materia di autovetture di servizio e di programmazione della relativa spesa da definire previo accordo con la sede centrale.

Canoni e fornitura beni mobili

Per quanto riguarda la fornitura di materiale di facile consumo per le sedi Centrali di questa Amministrazione, la fornitura di beni mobili nonché tutti i contratti relativi alle utenze occorre far presente che nel corso degli anni gli stanziamenti sui pertinenti capitoli di spesa hanno subito notevoli contrazioni, mentre le tariffe relative alle utenze sono aumentate (AMA - GAS - ENERGIA ELETTRICA - ACEA). Tale aumento dei costi ha generato una situazione debitoria rilevante, tenuto conto dell'attività trasversale della Direzione Generale del Personale nei confronti del personale allocato nelle sedi principali di questa Amministrazione (Via Nomentana ex LL.PP. – Via Caraci ex Min.Trasporti – Via dell'Arte ex. Marina – Viale del Policlinico sede staccata UCB con spese a nostro carico).

Per quanto attiene le spese di forniture per gli uffici si assicura di procedere ad una drastica riduzione dell'acquisto di beni mobili utilizzando quelli già

disponibili. Relativamente alle forniture per il materiale di facile consumo è stata predisposta una circolare, all'inizio dell'anno, con la quale sono state sensibilizzate tutte le strutture al contenimento della spesa e fornite indicazioni per segnalare i diversi fabbisogni previa autorizzazione dei dirigenti responsabili. Per le spese telefoniche, già dal 2012, si è aderito ad una nuova convenzione Consip, che ha comportato significative riduzioni della spesa. Inoltre, sono state ridotte di circa il 50% le spese per la telefonia mobile di servizio. Sui contratti relativi ai servizi comuni (manutenzione, facchinaggio, giardinaggio, reception e vigilanza) l'Amministrazione ha aderito alla convenzione di Global Service a mezzo Consip che si attiverà dal prossimo 1 Luglio e comporterà una riduzione di spesa.

Da ultimo per quanto attiene le spese per utenze pur se incomprimibili, tenuto conto della natura delle stesse, sono in corso approfondimenti con i competenti uffici per l'accorpamento e la chiusura di strutture.

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. Tali somme sono particolarmente onerose per le categorie di lavoratori assegnati a mansioni di natura squisitamente tecnica. Su tale tipologia del debito incidono sia le visite fiscali che i contratti per lo svolgimento delle funzioni del Medico Competente per la sicurezza sui luoghi di lavoro.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Corre l'obbligo sottolineare che, se da un lato l'Amministrazione è tenuta ad uniformarsi alle previsioni normative dall'altro, sarebbe opportuno dotare i capitoli di spesa delle risorse finanziarie necessarie.

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 di competenza dei provveditorati interregionali alle OOPP, nell'esercizio 2012 il Provveditorato Abruzzo non ha potuto provvedere al rimborso medesimo pure rientrando tra i compiti di istituto ed il cui mancato svolgimento può determinare un disservizio dell'utenza.

c. MECCANISMI DI FORMAZIONE DI DEBITI

Ai sensi del decreto legge 8 aprile 2013 n. 35 oltre che per il ripianamento dei debiti pregressi relativi a capitoli di spesa della categoria economica 2, è stato possibile segnalare anche debiti maturati per appalti e prestazioni professionali.

Ciò ha comportato per questa amministrazione la comunicazione di un notevole importo costituito prevalentemente da spese per i progetti speciali del Mezzogiorno (ex Agensud) ma anche per spese relative a lavori per la manutenzione di edifici demaniali.

Le assegnazioni su capitoli di bilancio della categoria investimenti negli ultimi anni hanno subito notevoli riduzioni non consentendo in alcuni casi neppure la

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

conclusione di lavori in corso tanto da essere costretti alla risoluzione dei relativi contratti.

QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

TIPOLOGIA SPESE	TOTALE DEBITI NON ASSENTITI	UFFICIO	CAPITOLI
FITTI ED ONERI ACCESSORI	76.782,48	D.G. EDILIZIA	1617/19 (cdr. 2)
FONDO OPERE	2.900.000,00	D.G. EDILIZIA	7340/1 (cdr. 2)
SPESE EDILIZIA CARCERARIA	280.020,45	D.G. EDILIZIA	7473/1 (cdr. 2)
SPESE PROGETTI SPECIALI MEZZOGIORNO	117.131.692,91	D.G. EDILIZIA	7544/1 (cdr. 2)
CANONI	44.719,54	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1238/16 (cdr. 2) – 1232/26 (cdr. 3)
ESERCIZIO MEZZI DI TRASPORTO	389,18	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/33 (cdr. 3) motorizzazioni
SPESE POSTALI CdR 3	4.377,67	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/11 (cdr 3) - motorizzazioni
SPESE SANITARIE	110.479,09	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1185/1 (cdr. 2) - 1238/6 (cdr. 2)- 1232/7 (cdr. 3)
MISSIONI ITALIA	2.674,23	SPESE UFFICI PERIFERICI	1208/2 (cdr. 2)
SPESE FUNZIONAMENTO COMMISSIONI	3.060,29	SPESE UFFICI PERIFERICI	1232/16 (cdr 3)
SPESE FUNZIONAMENTO UFFICI PERIFERICI	56.981,62	SPESE UFFICI PERIFERICI	1208/1 - 1210/1- 1238/1 (cdr. 2)
SPESE PER FITTI PASSIVI	19.470,27	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/17 (cdr. 3)
SPESE SISTEMI INFORMATIVI	224.213,94	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/18 (cdr. 3)
SPESE PER CANCELLERIA	7.678,63	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/19 (cdr. 3)
SPESE PER TASSE RIFIUTI URBANI	4.598,73	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/40 (cdr. 3)
SPESE GESTIONE ATTREZZATURE TECNICHE	12.618,63	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1235/1 (cdr. 3)
SPESE ALBO AUTOTRASPORTATORI	404.050,17	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1294/1-1330/1-1330/3 (cdr. 3)
SPESE PER MANUTENZIONE,RIPARAZIONE PORTI	215,20	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1380/1 (cdr. 3)
SPESE INVESTIMENTO TRASPORTI TERRESTRI	9.054,96	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	7110/1 (cdr. 3)
SPESE PER FORMAZIONE	851,65	SPESE COMUNI DEL MINISTERO	1232/8 (cdr. 3)

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

2. MISURE E INTERVENTI ATTUATI/PROGRAMMATI PER EVITARE LA FORMAZIONE DEI DEBITI.

2.1 Piano di rientro.

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.

Per le situazioni debitorie non assentite dal DMT n. 40124 del 15 maggio 2013 e per quelle emerse in fase successiva alla ricognizione ex articolo 5, D.L. n. 35/2013, questa Amministrazione, con l'ausilio ed il supporto tecnico degli uffici a cui è stata assegnata la gestione contabile dei capitoli a cui le spese si riferiscono, sta elaborando un Piano di rientro che definisce sia le risorse da utilizzare per il Piano medesimo che le strategie di intervento strutturali/organizzative che inducano ad evitare, fermi restando gli attuali stanziamenti, il prodursi di nuove situazioni debitorie nel corso dei prossimi esercizi finanziari.

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 stato avviato un lavoro di approfondimento 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

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

funzionamento, già da diversi esercizi finanziari in estrema sofferenza. Queste valutazioni sono condotte tenendo conto di diversi vincoli: il livello di servizio all'utenza, il costo una tantum relativo al trasferimento / chiusura degli uffici (facchinaggio, ripristino locali, ecc.) nonché la effettiva capacità di assorbimento da parte dell'ufficio ricevente. In base a tali considerazioni sono state dal 2012 completate le seguenti operazioni:

- Già effettuata la chiusura delle sedi di Roma – via Ciamarra – e di Palermo - Via Morselli ,4 ;
- In Emilia Romagna è in fase di completamento la chiusura dell'Ufficio Operativo di Forlì con trasferimento del personale presso l'omonimo ufficio di Ravenna ed è già avvenuta la riduzione di superfici a Bologna – Piazza dell'VIII Agosto, e ad Ancona – Via Vecchini, 3;
- l'Ufficio Tecnico Dighe ha effettuato la rescissione del contratto relativo allo stabile, sede dell'Ufficio Dighe, sito in Perugia, Via Scarlatti, 35 con il conseguente spostamento presso la sede del Provveditorato di Perugia.

L'Amministrazione, al fine di completare il quadro complessivo delle dismissioni di immobili e/o accorpamenti presso altre sedi, sta effettuando i necessari approfondimenti con i responsabili degli uffici periferici.

Tali argomentazioni sono state più volte anche oggetto di confronti ed analisi tra questa Amministrazione ed il Nucleo di Analisi e Valutazione della Spesa nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Maurizio Lupi

ALLEGATO N. 3

Il Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti

Prot. n. 204/3.3/01V Roma, 28/02/2011

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, recante "Riordino e potenziamento dei meccanismi e strumenti di monitoraggio e valutazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati dell'attività svolta dalle amministrazioni pubbliche, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59" e, in particolare, l'articolo 8, concernente la direttiva generale annuale dei Ministri sull'attività amministrativa e sulla gestione;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" e, in particolare, gli articoli 4 e 14;

VISTA la legge 15 luglio 2002, n. 145, recante "Disposizioni per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e l'interazione tra pubblico e privato";

VISTA la legge 14 luglio 2008, n. 121, di conversione del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, recante "Disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'articolo 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244" e, in particolare, l'articolo 1, che ha previsto l'accorpamento dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni e, in particolare, l'art. 15, comma 2, lettera a), in base al quale l'organo di indirizzo politico-amministrativo emana le direttive generali contenenti gli indirizzi strategici;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196, di riforma della contabilità e finanza pubblica;

VISTO il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, recante " Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica";

VISTA la legge 13 dicembre 2010, n. 220, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011)";

VISTA la legge 13 dicembre 2010, n. 221, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013";

VISTI i decreti del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 e n. 212, recanti rispettivamente la "riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" e la "riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";

VISTE le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri 15 novembre 2001, 8 novembre 2002, 27 dicembre 2004, 12 marzo 2007, 25 febbraio 2009 recanti gli indirizzi per la programmazione strategica e la predisposizione delle direttive generali dei Ministri per l'attività amministrativa e la gestione;

VISTO il programma di Governo;

VISTA la decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 e, in particolare, l'Allegato"Infrastrutture";

VISTA la versione preliminare del Piano Nazionale delle Riforme approvata dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 5 novembre 2010;

VISTO l'atto di indirizzo ministeriale 26 febbraio 2010, n. 176, con il quale sono state individuate le priorità politiche da realizzarsi nel 2011 e sono stati forniti "indirizzi per la programmazione strategica e la predisposizione della direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";

VISTA la direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2011 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2010 n. 470/3.1/OIV;

VISTO il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2011 - 2013 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato, ai sensi degli articoli 11, comma 2, e 15, comma 2, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 30;

VISTO il Piano della performance 2011 - 2013 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato, ai sensi degli articoli 10 e 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 31;

EMANA

la seguente direttiva

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2012

1. QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

1.1 EUROPA 2020

Com'è noto, per uscire dalla crisi e rilanciare l'economia dell'Unione Europea per il prossimo decennio, il Consiglio europeo dei Capi di Stato e di Governo, nel corso del 2010, ha adottato, su proposta della Commissione, la strategia "Europa 2020", che succede alla precedente di Lisbona, individuando per tutti gli Stati membri tre priorità da realizzare, mediante azioni concrete a livello europeo e nazionale, entro il 2020:

- crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- crescita inclusiva: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

Attraverso le azioni finalizzate ai tre tipi di crescita suindicati, l'UE si propone di raggiungere, nel predetto arco temporale, cinque traguardi principali, che i

Paesi membri dovranno 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;
- ✓ raggiungimento degli ambiziosi obiettivi in materia di contrasto ai cambiamenti climatici: +20% di produzione di energia da fonti rinnovabili, + 20% di risparmio energetico, -20% di emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990 o del 30%, se sussistono le necessarie condizioni;
- ✓ 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;
- ✓ riduzione, nel campo dell'istruzione, 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 predetta strategia ha lanciato sette iniziative fondamentali intorno alle quali catalizzare i progressi relativi a ciascun tema prioritario:

- ❖ "L'Unione dell'innovazione" per migliorare le condizioni generali e l'accesso ai finanziamenti per la ricerca e l'innovazione, facendo in modo che le idee innovative si trasformino in nuovi prodotti e servizi tali da stimolare la crescita e l'occupazione;
- ❖ "Youth on the move" ("Gioventù in movimento") per migliorare l'efficienza dei sistemi di insegnamento e agevolare l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro;
- ❖ "Un'agenda europea del digitale" per accelerare la diffusione dì internet ad alta velocità e sfruttare i vantaggi di un mercato unico del digitale per famiglie e imprese;
- ❖ "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" per contribuire a scindere la crescita economica dall'uso delle risorse, favorire il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio, incrementare l'uso delle fonti di energia rinnovabile, modernizzare il settore dei trasporti e promuovere l'efficienza energetica;
- ❖ "Una politica industriale per l'era della globalizzazione"onde migliorare il clima imprenditoriale, specialmente per le PMI, e favorire lo sviluppo di una base industriale solida e sostenibile in grado di competere su scala mondiale;
- ❖ "Un'agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro" onde modernizzare i mercati occupazionali e consentire alle persone di migliorare le proprie competenze in tutto l'arco della vita al fine di aumentare la

partecipazione al mercato del lavoro e di conciliare meglio l'offerta e la domanda di manodopera, anche tramite la mobilità dei lavoratori;

- La "Piattaforma europea contro la povertà" per garantire coesione sociale e territoriale in modo tale che i benefici della crescita e i posti di lavoro siano equamente distribuiti e che le persone vittime di povertà e esclusione sociale possano vivere in condizioni dignitose e partecipare attivamente alla società.

Queste sette iniziative vedranno impegnati sia l'UE che gli Stati membri e le autorità locali e regionali. Per ciascuna delle stesse iniziative risultano già delineate, nella predetta strategia, le azioni da intraprendere sia a livello comunitario che nazionale. Le azioni attinenti ai settori di competenza di questo Ministero si rinvengono soprattutto in due delle suindicate iniziative: "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" e "Una politica industriale per l'era della globalizzazione".
In particolare, relativamente alla prima, tra le azioni d'interesse dell'Amministrazione, sono previste:

- a livello comunitario (quali impegni della Commissione)
  - la presentazione di proposte volte a modernizzare e a "decarbonizzare" il settore dei trasporti, contribuendo, pertanto, ad aumentare la competitività. Quest'obiettivo può essere realizzato mediante un pacchetto di misure quali la rapida realizzazione di infrastrutture grid di mobilità elettrica, la gestione intelligente del traffico, una migliore logistica, l'ulteriore riduzione delle emissioni di CO_2 per i veicoli stradali, l'aviazione e il settore marittimo, compreso il varo di un'importante iniziativa europea per le auto "verdi" che contribuirà a promuovere le nuove tecnologie, tra cui le auto elettriche e ibride, combinando ricerca, definizione di standard comuni e sviluppo del necessario supporto infrastrutturale;
  - l'accelerazione dell'attuazione di progetti strategici con un alto valore aggiunto europeo per eliminare le strozzature critiche, in particolare le sezioni transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, piattaforme logistiche);
  - la presentazione di un'iniziativa per potenziare le reti europee, comprese le reti transeuropee nel settore dell'energia, trasformandole in una super rete europea, in "reti intelligenti" e in interconnessioni, in particolare quelle delle fonti di energia rinnovabile con la rete (con il sostegno dei fondi strutturali e della BEI). Questo comprende la promozione di progetti infrastrutturali di notevole importanza strategica per l'UE nelle regioni del Baltico, dei Balcani, del Mediterraneo e dell'Eurasia";

- a livello nazionale (quali impegni dei singoli Stati membri)

- lo sviluppo di infrastrutture intelligenti, potenziate e totalmente interconnesse nei settori dei trasporti e dell'energia e l'utilizzo pieno delle ICT;
- l'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali, nell'ambito della rete principale dell'UE, che danno un contributo essenziale all'efficacia del sistema di trasporto globale dell'UE;
- l'attenzione ad affrontare le problematiche connesse alla dimensione urbana dei trasporti, responsabile di gran parte delle congestioni e delle emissioni;
- l'utilizzo della normativa, degli standard di rendimento per gli edifici e degli strumenti basati sul mercato, come la fiscalità, le sovvenzioni e gli appalti, per ridurre l'uso dell'energia e delle risorse e utilizzare i fondi strutturali per investire nell'efficienza energetica degli edifici pubblici e in un riciclaggio più efficiente.

Relativamente, poi, alla seconda iniziativa suindicata, ossia "Una politica industriale per l'era della globalizzazione", tra le azioni d'interesse del Ministero, si rinvengono:

- a livello comunitario (quali impegni della Commissione)
  - l'adozione di misure finalizzate a che le reti dei trasporti e della logistica assicurino alle industrie di tutta l'Unione un accesso effettivo al mercato unico e al mercato internazionale;
  - la definizione di un'efficace politica spaziale onde dotarsi degli strumenti necessari per affrontare alcune delle sfide globali più importanti, in particolare per la realizzazione delle iniziative Galileo e GMES;

- a livello nazionale (quali impegni dei singoli Stati membri)
  - il miglioramento del clima imprenditoriale, specialmente per le PMI innovative, anche utilizzando gli appalti pubblici per sostenere gli incentivi all'innovazione;
  - la riduzione degli oneri amministrativi per le imprese e il miglioramento della qualità della normativa applicabile alle imprese;
  - la collaborazione stretta con le parti interessate dei diversi settori (imprese, sindacati, università, ONG, organizzazioni di consumatori) per individuare le strozzature e procedere a un'analisi comune su come mantenere una solida base industriale e cognitiva e permettere all'UE di svolgere un ruolo guida nello sviluppo sostenibile a livello mondiale.

Altre azioni rilevanti per i settori di competenza del Ministero, si rinvengono nell'iniziativa "L'unione dell'innovazione", nell'ambito della quale è previsto, tra gli altri, l'impegno della Commissione a definire un programma strategico per la ricerca incentrato su alcuni settori chiave dell'economia e del sociale, tra

i quali sono ricompresi i trasporti, nonché l'impegno a migliorare il contesto generale per l'innovazione nelle imprese attraverso una serie di misure tra le quali è indicata l'utilizzazione integrale delle "strategie incentrate sulla domanda, ad esempio tramite gli appalti pubblici e la regolamentazione intelligente". Agli impegni comunitari dovrà affiancarsi l'impegno dei singoli Stati membri rivolto a riformare i sistemi di R&S e innovazione nazionali (e regionali) per favorire l'eccellenza e la specializzazione intelligente, intensificare la cooperazione tra università, centri di ricerca e imprese, attuare una programmazione congiunta e rafforzare la cooperazione transnazionale nei settori con un valore aggiunto dell'UE e adeguare opportunamente le procedure di finanziamento nazionali per garantire la diffusione della tecnologia in tutto il territorio dell'UE.

1.2 PIANO NAZIONALE DELLE RIFORME (PNR)

Le azioni da adottare a livello nazionale per l'attuazione della strategia in parola devono essere presentate in un apposito documento denominato "Piano Nazionale delle Riforme"(PNR) che, insieme al documento del "Programma di Stabilità", dovrà essere sottoposto al vaglio delle autorità comunitarie per le successive raccomandazioni di politica economica e di bilancio rivolte ai singoli Stati membri e di cui gli stessi dovranno tener conto al momento della elaborazione ed approvazione delle leggi di stabilità e di bilancio nazionali.
Per il nostro Paese, la versione preliminare del predetto Piano Nazionale delle Riforme, approvata dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 5 novembre 2010, in attesa della versione definitiva del medesimo Piano da presentare all'UE, contestualmente al "Programma di Stabilità", entro aprile 2011, ha già tracciato le linee fondamentali di sviluppo per i prossimi anni in coerenza con la strategia "Europa 2020", fissando, innanzitutto, gli obiettivi per l'Italia al 2020, come di seguito specificato:

Obiettivi	Livello al 2020
• Tasso di occupazione	67-69%
• Spesa per ricerca sul PIL	1.53%
• Istruzione terziaria o equivalente	26-27%
• Abbandoni scolastici	15-16%
• Efficienza energetica	13.4%
• Energie rinnovabili	17%
• Emissioni di gas serra (UE)	20%
• Povertà	2.2 milioni di poveri in meno

Circa gli aspetti del PNR di rilievo per i settori di competenza, si richiamano, in particolare:

- l'elaborazione della legge annuale per il mercato e la concorrenza; lo schema di articolato in parola interviene negli ambiti in cui sono maggiori i problemi concorrenziali e più urgenti gli interventi di riforma. La previsione delle misure tiene anche conto delle segnalazioni dell'Antitrust su alcuni temi e settori di grande rilevanza, allo scopo di favorire una maggiore trasparenza del mercato e una semplificazione delle procedure. La finalità generale del provvedimento è rafforzare sia gli strumenti di concorrenza tra le imprese sia, al contempo, quelli di tutela dei consumatori. Sono inoltre previste disposizioni che sanciscono principi fondamentali nel rispetto dei quali le Regioni e le Province autonome esercitano le proprie competenze normative, quando vengono in rilievo profili attinenti la tutela della concorrenza ai sensi dell'art. 117 lettera e) della Costituzione;

- il recepimento del cosiddetto "terzo pacchetto mercato interno" nel campo dei mercati energetici. Al riguardo, la legislazione italiana risulta particolarmente avanzata sia sotto l'aspetto della separazione effettiva delle reti di trasporto che sotto quello dei poteri dell'Autorità di regolazione, tuttavia, come previsto nel PNR in parola, sono necessarie alcune modifiche della legislazione vigente per adeguarla pienamente alle novità introdotte dalle direttive del suindicato terzo pacchetto. In particolare, si tenderà a conseguire un'ottimale allocazione delle infrastrutture energetiche sul territorio nazionale, con la realizzazione di nuovi impianti di produzione e di nuove linee elettriche nelle aree del Paese in cui le infrastrutture stesse possano produrre maggiori effetti positivi per il sistema elettrico nazionale. Per quanto concerne specificatamente la direttiva 2009/73/CE (mercato interno del gas naturale), i criteri di delega sono volti ad aumentare gli scambi tra l'Italia e gli altri Paesi europei, al fine di assicurare maggiore sicurezza degli approvvigionamenti e un mercato più efficiente e integrato, riducendo le barriere agli scambi. Viene prevista anche la presentazione di programmi di sviluppo di lungo periodo delle reti di trasporto in funzione della domanda di gas e della richiesta di nuova capacità, nonché la possibilità di effettuare programmi di cessione del gas a favore della concorrenza, aumentando la trasparenza delle operazioni di cessione;

- il Nuovo Piano della Logistica. Detto Piano risponde alla necessità di una chiara strategia di lungo periodo sui trasporti. Recenti stime calcolano in 40 miliardi di euro/anno le perdite a causa dell'inefficienza complessiva del settore della logistica.
  Attesa l'incidenza di tale settore per la competitività e la crescita, il nuovo Piano si pone obiettivi stringenti:
  a) ridurre l'inefficienza del sistema a partire dal 2011;
  b) attrarre traffici ai nostri porti e ai nostri aeroporti.

Questi obiettivi sono sostenuti da risorse finanziarie messe a disposizione dal bilancio statale: 300 milioni di euro sono stati già stanziati per interventi strutturali nel settore della logistica; 400 milioni di euro rappresentano la dotazione annuale che, a partire dal 2011, consentirà di sostenere politiche industriali attraverso specifiche azioni:

1) sportello unico doganale;
2) decreto tempi attesa al carico ed allo scarico;
3) riforma delle Autorità portuali;
4) disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto;
5) premialità all'outsourcing logistico;
6) distribuzione urbana delle merci;
7) intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti;
8) Piano nazionale per i sistemi intelligenti di trasporto.

La riforma del settore è quindi improntata a scelte politiche innovative, superando la logica dei contributi a pioggia e puntando ad effettivo sostegno alla politica industriale;

- la metodologia del Market Monitoring, strumento di analisi del mercato dei prodotti e dei servizi sviluppato dalla Commissione europea già dal 2007 e diretto a migliorare la governance del Mercato Unico, attraverso l'identificazione dei mercati che mostrano problemi concreti di malfunzionamento e in cui le politiche di intervento possono avere la massima efficacia; tale metodologia ha messo in evidenza nel nostro Paese che, nel comparto dei servizi, uno dei settori che richiederebbe un intervento prioritario è quello delle costruzioni che presenta problemi in termini di innovazione;

- la riforma della Pubblica Ammininistrazione. Prosegue il processo di riforma intrapreso dal Governo con l'attuazione:
  - del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, che, come noto, definisce nuove regole in materia di trasparenza, misurazione e valutazione della performance, premialità, contrattazione collettiva, dirigenza pubblica e sanzioni disciplinari;
  - del decreto legislativo 20 dicembre 2009, n. 198, che introduce l'azione collettiva come strumento per sviluppare la cultura di un'amministrazione posta al servizio dei cittadini ai quali viene riconosciuto un potere di verifica e ricorso, qualora siano violati i termini e gli standard di qualità nell'esercizio di una funzione pubblica o nell'erogazione di un servizio pubblico;
  - della revisione del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD), che ridefinisce l'impianto di norme atte ad accelerare il processo di digitalizzazione delle amministrazioni pubbliche, accompagnando le

politiche già messe in atto in tema di e-government per facilitare il dialogo tra pubblica amministrazione, cittadini e imprese;
- del programma per la riduzione degli oneri amministrativi, che ha l'obiettivo di tagliare di almeno il 25%, entro il 2012, i costi della burocrazia attraverso il completamento della misurazione degli oneri in tutte le materie di competenza statale e la sua estensione alle Regioni e agli enti locali;
- della semplificazione mirata per le PMI prevista dalla legge n. 122 del 2010, che introduce per la prima volta nel nostro Paese il principio della proporzionalità degli adempimenti e consentirà di eliminare o semplificare gli adempimenti inutili o eccessivi per le PMI;

- l'aggiornamento delle misure necessarie per colmare il gap che separa l'Italia dal raggiungimento del Protocollo di Kyoto e per porre il Paese su un percorso emissivo idoneo a rispettare gli obiettivi vincolanti di cui alla Decisione n. 406/2009/CE10. Tra queste misure sono previste, oltre al possibile rifinanziamento del Fondo per la Mobilità Sostenibile di cui all'art. 1, comma 1121, L.F. 2007, ridotto dal D.L. 120/2008, la previsione di appositi divieti di circolazione per i veicoli più inquinanti accompagnati da misure incentivanti per il rinnovo del parco circolante, nonché misure volte all'elettrificazione dei principali porti, al fine di minimizzare l'effetto delle navi in sosta, e alla limitazione dell'impatto derivante dalle attività dei cantieri.

- la riprogrammazione delle risorse dei fondi strutturali 2007-2013, volta a finanziare interventi efficaci e strategici finalizzati nel Piano per il Sud, che si articola su alcuni punti prioritari, tra i quali di particolare rilievo per quest'Amministrazione:
  - realizzazione di grandi progetti di infrastrutture e segnatamente di grandi assi ferroviari nelle regioni del Sud;
  - azioni di adeguamento dei servizi pubblici locali, in particolare delle condizioni di funzionamento e di efficienza delle reti idriche;
  - una riforma del sistema di incentivi, diretta a concentrare le risorse disponibili, nazionali e comunitarie, su pochi strumenti;
  - Banca del Mezzogiorno per aumentare l'offerta di credito con modalità più vicine ai territori;
  - riqualificazione della Pubblica amministrazione, con l'introduzione di meccanismi per incentivare l'efficienza dei procedimenti amministrativi.

1.3 EXPO 2015

20 milioni di visitatori e 130 paesi partecipanti: questi gli obiettivi attesi per EXPO 2015. In considerazione della rilevanza mondiale dell'evento e della portata economica per l'area coinvolta e per l'intero territorio nazionale, sarà

cura di tutti i soggetti coinvolti continuare ad assicurare il massimo dell'impegno nella realizzazione degli interventi previsti in base al cronoprogramma definito dal Commissario straordinario delegato dal Governo per l'attuazione dell'Evento. L'attenzione di questo Dicastero continuerà ad essere 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.

2. PROGRAMMAZIONE E MISURAZIONE DEGLI OBIETTIVI - RENDICONTAZIONE SOCIALE

Nell'ambito del quadro programmatico di riferimento sopra illustrato, particolare impegno sarà profuso nella prosecuzione delle azioni per l'ottimizzazione della produttività, l'efficienza e la trasparenza dell'Amministrazione, in attuazione dei citati decreti legislativi 27 ottobre 2009, n. 150 e 20 dicembre 2009, n. 198.
Nello specifico, le attività del Ministero continueranno ad incentrarsi sul rispetto del ciclo di gestione della performance previsto dall'art. 4 del richiamato decreto legislativo n. 150/2009, cui risulta collegato il "Sistema di misurazione e valutazione della performance" adottato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, registrato alla Corte dei Conti il 20 ottobre 2010, registro n. 9-foglio 335, con il quale, nel capitolo 2 "Ambiti di misurazione e valutazione della performance organizzativa", sono stati definiti i processi di individuazione, di misurazione e di valutazione degli obiettivi del Ministero.
Come indicato nello stesso "Sistema di misurazione e valutazione della performance" e nel "Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2011-2013", adottato con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 30, iniziative specifiche saranno adottate per il rafforzamento delle modalità di rendicontazione sociale, d'intesa con valutatori esterni (stakeolder chiave).

3. PRIORITA' POLITICHE

In coerenza con il richiamato quadro di programmazione comunitaria e nazionale e con le missioni del programma di Governo nei comparti di competenza, si confermano, con il presente atto di indirizzo, per l'anno 2012, le priorità politiche già individuate negli anni 2009-2011, di seguito specificate con le relative aree di intervento aggiornate ed integrate sulla base delle nuove finalità da perseguire alla luce della medesima programmazione, tenendo conto, altresì, dell'esigenza di prosecuzione degli interventi già avviati nelle diverse aree di competenze e delle nuove azioni da intraprendere per il consolidamento e lo sviluppo degli indirizzi di Governo nel settore.

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, con particolare attenzione alle opere programmate per l'EXPO 2015.
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, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud;
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, avvio delle iniziative previste nel Piano triennale per la trasparenza e l'integrità;
2. Ottimizzazione dei costi e dell'efficienza del Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche in attuazione della revisione del CAD;
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.

Altero Matteoli

€ 14,20

171640001180