

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CLXIV**

n. **20**

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 2013)

(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 il 17 luglio 2014

PAGINA BIANCA

INDICE

<i>Premessa</i>	<i>Pag.</i>	5
1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche	»	6
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione	»	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
Priorità politica 1 – « Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere »	»	9
Priorità politica 2 – « Incremento di efficienza del sistema dei trasporti »	»	16
Priorità politica 3 – « Sicurezza »	»	22
Priorità politica 4 – « Ammodernamento del Ministero »	»	46
Tav. 1	»	48
Tav. 2	»	51
Tav. 3	»	52
Tav. 4	»	53
Tav. 5	»	56
Allegati	»	59

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.

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. 1).

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 5 marzo 2012 n. 178/3.3/OIV (allegato n. 2).

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 2013, con l'indicazione delle attività connesse, secondo il documento *"Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2013"*, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, sono illustrate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tav. 1 (pag. 47).

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

Con il D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135"*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale, n. 105 del 8 maggio 2014, è stato definito il nuovo assetto organizzativo del Ministero, al momento in via di attuazione.

Nel corso dell'anno 2013, il Dicastero ha mantenuto la struttura organizzativa delineata dal DPR n. 211/2008, così costituita:

- 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 legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici che svolge le funzioni di cui all'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144;
- l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, deputato a svolgere i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, chiamata a svolgere i compiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- 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	2013
9.785	9.697	9.625	9.406	9.200	9.043	8.815	8.605	8.377	8.297

Al riguardo si allegano:

- relativamente al personale civile, il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero, nonché del personale presente in servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nell’anno 2013 (Tav. 2, pag. 50);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l’indicazione della retribuzione media (Tav. 3, pag. 51).

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

Con la direttiva ministeriale del 7 gennaio 2013, 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 2013, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.

Nella Tav. 4 (pag. 52) 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. 55), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziate, impegnate e spese nell’anno 2013, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell’anno 2012 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2014 e il 2015. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2012 e il 2013, da tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato;
- per il 2014 e il 2015 dal bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016 (legge 27 dicembre 2013, n. 148).

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2013 con quelli dell’esercizio finanziario 2012, oltre a confermare i livelli di stanziamento derivanti dalle notevoli riduzioni effettuate negli esercizi precedenti, missione “Diritto alla mobilità” a parte, evidenzia che:

- la missione “L’Italia in Europa e nel mondo”, registra una diminuzione di 80 milioni di Euro;
- la missione “Ordine pubblico e sicurezza”, registra un aumento di 14,4 milioni di Euro;
- la missione “Diritto alla mobilità”, registra un aumento 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. 18);
- la missione ”Infrastrutture pubbliche e logistica”, registra un aumento di 871 milioni di Euro;
- la missione “Ricerca e innovazione”, non registra variazioni;
- la missione “Casa e assetto urbanistico”, registra un aumento di 67,4 milioni di Euro;
- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche”, registra un aumento di 16 milioni di Euro;
- la missione “Fondi da ripartire”, registra un aumento di 1,7 milioni di Euro.

Con riferimento agli stanziamenti per il 2014 ed il 2015, si rileva una graduale riduzione nella dotazione finanziaria generale.

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:

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

Tali obiettivi risultano collegati, nell’ambito della missione 14 *Infrastrutture pubbliche e logistiche*, al programma 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”, per gli interventi prioritari in materia opere idrauliche, idriche ed elettriche ed al programma 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*” per gli interventi relativi alle opere stradali, ferroviarie ed intermodali.

La tematica *della prosecuzione e del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali, ferroviarie ed 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 reti sia stradali che ferroviarie ed il potenziamento delle reti idriche, idrauliche ed elettriche, finalizzato alla razionalizzazione nella gestione delle risorse ed alla prevenzione dei disastri idrogeologici. È stato effettuato il monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario di cinquantadue tra i più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria e stradale, 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 ha riguardato, nel corso del 2013, la

prosecuzione dei lavori di 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.

Relativamente alle *reti stradali*, la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è sostanzialmente in linea con le previsioni; il 60% delle opere monitorate procede regolarmente, con degli avanzamenti di gran lunga superiori alle previsioni, il 20% manifesta dei moderati ritardi ed il restante 20% presenta un avanzamento pressoché nullo. In queste ultime situazioni, le cause sono dovute principalmente a sospensione unilaterale degli appaltatori in seguito a difficoltà societarie, a ritardi nell’iter di approvazione di progetti di variante ed, in alcuni casi, alla mancanza di fondi da parte dei soggetti aggiudicatori.

Con riferimento al *settore ferroviario*, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è sostanzialmente pari al 70% delle previsioni; i ritardi sono generalizzati e le criticità risultano principalmente collegate a difficoltà societarie degli appaltatori, ad imprevisti geologici nello scavo delle gallerie naturali ed a ritardi nell’iter di approvazione di progetti di variante. Lo stato di avanzamento dei lavori relativi alla realizzazione del tunnel di Base del Brennero – Cunicolo esplorativo Periadriatica ed Opere Propedeutiche ambito Mules – è leggermente in ritardo rispetto alle previsioni (dato consuntivo del 76% contro la previsione del 82%); il completamento rimane comunque confermato per il 2014.

Per gli interventi sulla *rete idrica*, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato il che la produzione globale è risultata pari al 72% circa delle previsioni; in particolare, l’avanzamento di sette, delle nove opere monitorate, è sostanzialmente in linea con le previsioni mentre le restanti due non sono state ancora avviate (per una, a causa del ricorso riguardante la procedura di validazione del progetto e, per l’altra, a causa della notevole durata delle procedure di scelta del contraente a seguito della partecipazione di un numero straordinario di imprese alla gara di appalto).

N. progett o	Codice progetto	OPERE	IMPORTO TOTALE LAVORI	Imp. totale produzione stimata al 31/12/2012	Produzione stimata anno 2013	Imp. totale produzione stimata al 31/12/2013	% Stimata Avanzamento lavori al 31/12/2013	Importo totale produzione stimata 1° semestre 2013	Importo totale produzione stimata 2° semestre 2013	Importo totale produzione e seguita al 31 mag. 2013	Importo totale produzione eseguita per il giu.-nov. 2013
1	AC45	Lavori di sistemazione tra Etroubles e l'intero autostrada per il tratto del San Bernardo. Variante agli abitati di Etroubies e Saint Oyen dal km 15+160 al km 18+700.	107.124.000	27.287.000	15.000.000	42.287.000	39,47%	6.000.000	8.276.000	9.000.000	10.887.000
2	AQ4	SS N° 81 Variante ss 80 (Contrada Le Cona)	13.845.000	8.000.000	5.600.000	13.500.000	97,51%	2.263.000	533.000	3.303.000	197.000
3	BA5	Tronco Maglie - Ortao Lavori di ammodernamento del tronco Maglie-Ortao (tra il km 985+000 ed il km 998+100) con adeguamento alla sez. III delle norme C.N.R. 78/80	53.272.000	12.657.000	12.000.000	24.857.000	46,66%	5.000.000	2.545.000	7.000.000	4.467.000
4	GE24	Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia - Variante alla SS 1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale	128.705.000	40.000.000	16.000.000	56.000.000	43,51%	6.000.000	4.024.000	10.000.000	0
5	MJ24	Accessibilità Velletri - Variante di Mordeggio - 1° lotto - 1° stralcio (TRONCO A)	176.673.000	153.891.000	10.800.000	164.391.000	93,05%	5.240.000	14.790.000	5.000.000	7.820.000
6	PA15	ITINERARIO AGRIGENTO- CALTANISSETTA - A19 ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSE DELLA SS 640 TRA I KM 9+800 E 44+400	404.844.000	364.005.000	20.000.000	384.005.000	94,85%	10.000.000	3.307.000	10.000.000	27.358.000
7	UC47	MACROLOTTO 3 PARTE 3 Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle Norme C.N.R./80 - tronco 2, lotto 2, dal km 173+900 (svincolo di Campotenese incluso) al km 185+000	277.497.000	197.174.000	60.000.000	257.174.000	92,68%	24.000.000	40.357.000	35.000.000	21.375.000
8	UC64	Completamento lavoro del Tronco 3° Tratto 2° lotto 3° Stralcio A, dal km 369+800 al km 378+500	65.788.000	43.470.000	9.000.000	52.470.000	79,76%	4.000.000	3.877.000	5.000.000	2.505.000
9	UC7	MACROLOTTO 4B Autostrada SA-RC - Lavori di smodernamento ad adeguamento al tipo 1/A norme C.N.R./80 - Tronco 2° - Tratto 6+7 dal km 286+300 (svincolo di Altilia escluso) al Km. 304+200 (svincolo di Faiella inclusa)	328.407.000	307.774.000	13.000.000	320.774.000	97,68%	5.200.000	18.750.000	7.800.000	1.600.000
10	VE159	Variante di Pontogruaro 4° Lotto 1° Stralcio - Tronco 9 e 2° Stralcio	30.410.000	10.000.000	12.000.000	22.000.000	72,34%	6.000.000	3.496.000	6.000.000	14.624.000
	Totale		1.586.565.000	1.164.456.000	173.000.000	1.337.466.000	84,30%	73.900.000	99.955.000	99.100.000	90.834.000

(importo in milioni di Euro)

Numero progressivo	Opere	Stima			Consuntivo			Produzione totale dei lavori al 31/12/2013		
		1° Semestre 2013	2° Semestre 2013	Intero anno 2013	Imposta produttore 2013	Imposta produttore 2013 semestre 2° semestre	Imposta produttore 2013 anno 2013	Imposta produttore 2012/2012	Consumi vata al 31/12/2012	Importo aggiornato
1	A9 Lainate - Como - Chiasso - Concessionaria ASP A14 Rimini Nord - P.to S.Elpidio - Lotto 1B - Concessionaria ASP A14 Rimini Nord - P.to S.Elpidio - Lotto 2 - Concessionaria ASP A14 Rimini Nord - P.to S.Elpidio - Lotto 4 - Concessionaria ASP A14 Rimini Nord - P.to S.Elpidio - Lotto 5 - Concessionaria ASP Lotto 5 - SVINCOLO DI ALBETTONE - BARBARANO VIC. NO dalla plog. Km 14+390 alla plog. Km 18+850 Concessionaria: Brescia-Vicenza - Padova Lotto 6 - VIADOTTO BISATTO - dal Km 18+850 al Km 21+450 Concessionaria: Brescia-Vicenza - Padova Ammodernamento A4 TO-MI - Lotto 1 4.1 - Concessionaria SATAP Ammodernamento A4 TO-MI - Lotto 1 4.2 (dalla p.k. 84+550 alla p.k. 91+000) - Concessionaria SATAP Ammodernamento A4 TO-MI - Variante di Bemate Ticino (dalla p.k. 98+027 alla p.k. 103+220) - Concessionaria SATAP	235,5	235,7	15,0	15,0	3,5	2,6	6,1	242,8	100%
2		296,1	249,7	20,0	40,0	32,2	15,1	47,3	297,0	100%
3		301,1	208,5	40,0	80,0	48,0	38,8	86,8	295,3	98%
4		259,8	143,7	40,0	80,0	5,6	4,1	9,7	153,4	59%
5		258,1	22,0	25,0	50,0	25,0	34,2	59,2	81,2	31%
6		54,7	46,1	4,3	8,6	5,4	2,8	8,2	54,3	99%
7		20,0	18,5	0,7	0,8	1,5	1,0	0,9	1,9	20,4
8		108,5	96,6	11,9	0,0	11,9	0,0	0,0	11,8	108,4
9		65,7	0,9	3,6	7,4	11,0	3,4	4,4	7,8	8,7
10		170,0	44,2	39,0	33,0	72,0	38,9	44,1	82,9	127,1
	Totali		1.769,5	1.066,9	199,5	170,5	370,0	174,8	147,0	321,7

N	Opere	Importo Netto Lavori aggiornato (*)	Importo totale produzione stimata al 31.12.2012	Importo totale produzione effettiva al 31.12.2012	Previsione annuale 2013	Produzione 2013				% totale di avanzamento stimato dei lavori al 31.12.2013
						Totali produzione stimata al 31.12.2013	% totale di avanzamento stimato dei lavori al 31.12.2013	Consumo Sfida	Consumo Sfida	
1	STU - Parco 1° stralcio Importo relativo al solopasso finanziato dal Ministero	103,890	92,471	9,545	102,016	98,20%	5,568	3,977		
2	Caltanissetta - Lavori MS e mesi i a sicurezza Asse di collegamento tra Provincia Enna e Falconara (attraverso le SSPP 7-47-62-48)	20,820	18,263	2,557	20,870	100,00%	1,452	1,065,		
3	Caltanissetta - Lavori di realizzazione dc fronte al Km 1+200 della SP 248	1,557	1,100	0,457	1,557	100,00%	0,457	0,000		
4	Catania - Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione piano viabile e sistemazione fina a villa ex consorzio Ferre Nere nel Comune di Motta S. Anastasia	0,584	0,200	0,384	0,584	100,00%	0,251	0,251		
5	Catania - SP 2/211 Lavori di sistemazione ed arruolamento ed opere connesse	1,803	0,050	1,753	1,803	100,00%	0,200	0,000	1,604	100,000
6	Cosenza - Lavori di nuova costruzione e parziale adeguamento strada di collegamento Cosenza-Sibari Collegamento Svucolo A3 di Tarsia-SS 106 bis	1,687	0,010	1,677	1,687	100,00%	0,200	0,074	0,221	0,521
7	Cosenza - Lavori di rifacimento e abitabilità Sp ex SS 278 Tratto Lago - Arvanita	17,660	2,500	7,000	9,500	53,79%	4,000	3,000	1,003	
8	Cosenza - Lavori di nuova costruzione - Strada di collegamento San Lorenzo Bellizzi - Terranova del Pollino	19,973	2,035	7,000	9,035	45,24%	4,000	2,917	3,000	4,716
9	Cosenza - Lavori di adeguamento Sp ex SS 106 Cannitello - Crotone	4,492	1,602	1,100	2,702	60,15%	0,600	1,050	0,500	3,252
10	Trapani - Lavori di messa in sicurezza della SP 38 Mazara Cannitello dalla foce del fiume Arenà a Torretta Gantola.	2,516	0,755	0,000	0,100	12,56%	0,000	0,000	0,000	48,405
	Totali	155,597	116,941	112,778	25,477	142,418	91,53%	28,125	26,145	
					290,041	141,82				

(*) a segno di eventuali perizie di variazione

N.	OPERE	IMPORTO TOTALE LAVORI	Imp. totale produzione stimata al 31/12/2012	Produzione stimata anno 2013	Imp. totale produzione stimata al 31/12/2013	% Stimata Avanzamento lavori al 31/12/2013	Importo totale produzione stimata 1° Semestre 2013	Importo totale produzione stimata 2° Semestre 2013	Importo totale produzione eseguita 1° semestre 2013	Importo totale produzione eseguita 2° semestre 2013	Importo totale produzione anno 2013	
											Importo totale produzione stimata 1° Semestre 2013	
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152.00	849.41	49.37	698.77	60,66%	23.54	19,44	32.50	10,24	29,69	
2	0240 - Potenziamento Infrastrutturale Voltini - Brugole	581.00	124.02	23.90	147.92	25,46%	10,27	4,62	13.70	19,08	23,70	
3	0260_Ant_Gare - Raddoppio Lunghezza-Guidonia (*)	150.00	21,64	6,69	27,33	18,22%	2,33	0,11	4,50	0,42	0,53	
4	0267_Ant_Gare - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	223.00	81,36	24,85	106,21	47,63%	7,57	6,86	21,90	4,34	11,21	
5	0081 - Potenziamento infrastrutturale completamento raccolto Cagliana e raddoppio Solignano - Forino	557.00	438,56	26,62	465,18	83,51%	10,10	13,31	18,70	20,30	33,62	
6	0119 - Potenziamento infrastrutturale Orie - Falconara	329.00	200,64	17,85	218,49	66,41%	5,31	6,84	10,70	4,80	11,64	
7	1.260 - Adeguamento sagoma gabant C gallerie Direttice Adriatica (interventi alle gallerie Castellino e Cattolica)	83,38	75,11	1,41	76,52	91,77%	0,05	0,12	1,55	0,90	1,01	
8	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono (*)	939,00	215,19	30,52	245,70	26,17%	15,45	0,75	20,50	5,30	6,04	
9	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	479,00	279,53	16,38	295,91	61,78%	2,36	4,98	13,60	3,95	8,93	
10	0052 - Realizzazione quadruplicamento Porta Susa - Stura	1.041,00	969,94	28,69	998,63	95,93%	25,48	8,47	2,50	16,08	24,55	
11	0239 - Variante di Gozzano	31,02	29,67	0,13	29,80	96,06%	0,13	0,08	0,00	0,15	0,23	
12	0115 - Raddoppio Messina - Siracusa tratta Catania O - Catania Cle e tecnologie direttive	120,00	102,57	7,28	109,85	91,54%	5,50	0,45	1,50	4,10	4,54	
13	Realizzazione del Tunnel di base del Brennero - Cunicolo esplorativo Penaditica ed Opere Propedeutiche antirullo Mues	54,70	20,00	21,60	41,60	76,05%	9,00	9,00	12,60	12,60	21,60	
	Totali	5.740,10	3.207,83	254,27	3.461,90	60,31%	117,08	76,03	154,25	102,26	177,28	

(importi in milioni di euro)

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, nell'ambito della missione 13 "Diritto alla mobilità", 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 abbiano 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 2013, 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 che ha evidenziato delle criticità per gli interventi di seguito elencati, il cui avanzamento è stato pressochè nullo.

- VERONA: Rete filoviaria urbana
- MILANO: Metropolitana linea M4 (tratta Sforza Policlinico –Linate)
- ROMA : Sistema filoviario Eur Fermi – Tor dei Cenci
- LATINA :Rete tranviaria su gomma
- PALERMO :Metroferrovia bGianchery – Lolli
- FERROVIA CIRCUMETNEA : Metropolitane Borgo – Nesima

Le difficoltà sono dovute principalmente al ritardo nell'assegnazione dei fondi regionali ed al perfezionamento degli atti contrattuali.

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 emerge un ritardo generalizzato nello stato di avanzamento dei lavori, rispetto al quale, gli Enti responsabili hanno rappresentato criticità legate essenzialmente alla predisposizione di progetti e perizie di variante ed a rallentamenti nelle procedure di gara.

(Importi in Euro)												
	Ore	Costo opere	Importo finanziato	Importo contrattualizzato per lavori (a)	Produzione stimata anno 2013 (c=d/g)	Importo totale produzione stimata al 31.12.12 (b)	% totale avanzamento lavori al 31.12.13 (e=d/c)	Importo produzione stimata 1° semestre 2013 (f=g/a)	Importo produzione stimata 2° semestre 2013 (h)			
Autorità Portuale												
Ancona	Lavori di 3 ^a fase	70.000.000,00	56.000.000,00	3.500.000,00	15.800.000,00	19.300.000,00	34	7.900.000,00	7.900.000,00			
La Spezia	bonifica ed escavo fondali aniliani il molo Garibaldi	25.591.857,00	12.744.400,00	in corso di stampa	0,00	6.000.000,00	8.000.000,00	33	4.000.000,00	4.000.000,00		
La Spezia	Nuovo Molo Mariperman	8.025.000,00	8.025.000,00	5.681.020,00	0,00	2.500.000,00	2.500.000,00	40	750.000,00	1.750.000,00		
Marina di Carrara	Piazzale città di Massa - Lavori di completamento del piazzale	14.489.559,42	12.948.499,70	4.000.000,00	7.282.043,30	9.468.499,70	70	7.202.043,30	0,00	5.522.118,00	4.804.338,94	
Napoli	Adeguamento strutturale bacino in muratura n.2	23.10.000,00	18.370.329,34	19.05.57,98	338.281,00	7.682.393,56	6.020.676,56	31	2.500.000,00	3.000.000,00	0,00	2.182.393,56
Napoli	Lavori di adeguamento della darsena a terminal contenitori, mediante collina e conseguenti opere di collegamento	154.000.000,00	12.245.793,40	85.378.070,93	5.000,5428,53	6.000.000,00	20.005.428,53	23	7.000.000,00	8.000.000,00	5.054.475,14	14.940.086,33
Piombino	Tombamento Darsena Lanini	2.450.000,00	2.450.000,00	1.477.253,51	0,00	1.818.02,81	0,00	80	0,00	1.818.02,81	972.463,72	841.121,00
Ravenna	Approfondimento canale Rombone 1 ^a fase	29.708.558,78	3.500.000,00	26.1787,39	5.000.000,00	13.1787,39	21.1787,39	80	7.500.000,00	8.641.787,39	9.612.083,88	2.358.808,00
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale	4.612.257,79	4.466.400,00	3.528.87,50	0,00	3.100.000,00	3.100.000,00	66	2.000.000,00	1.100.000,00	200.000,00	220.000,00
Savona	Realizzazione della nuova sede dell'Autorità portuale	8.234.000,00	4.92.652,50	6.740.000,00	12.000,00	3.000.000,00	4.200.000,00	62	1.500.000,00	1.500.000,00	700.000,00	500.000,00

Napoli
La percentuale effettiva si discosta da quella prevista per i seguenti motivi
problemi che incontrate nell'ambito del progetto esecutivo del Bacino 2, che ha comportato un ritardo nella procedura di gara e quindi nell'avvio dei lavori.

Salerno
Adeguamento e potenziamento impianto idrico attivando del porto commerciale
In campo in questo sono stati raffigurati in quanto si riconosce indicare nei precedenti prospetto - lo scostamento e conseguente alla predisposizione di una partita di variazioni ed intervento con altri cantieri in corso

Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico attivando del porto commerciale	In campo in questo sono stati raffigurati in quanto si riconosce indicare nei precedenti prospetto - lo scostamento e conseguente alla predisposizione di una partita di variazioni ed intervento con altri cantieri in corso
La Spezia	Bonifica ed escavo fondali artisitari molo Garibaldi	Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a variazioni e allentamento nelle procedure di gara per l'appalto dei lavori - gli stessi appalti e regolamenti in corso
La Spezia	Nuovo molo Mariperman	Lo scostamento tra avanzamento stimato e quello effettivo è conseguente a variazioni e allentamento nelle procedure di gara per l'appalto dei lavori - gli stessi appalti e regolamenti in corso

✓ *Miglioramento dei servizi di trasporto*

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "Diritto alla mobilità", al programma 13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale" 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 tramvarie 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 è 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'aconto 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.

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 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”, con riferimento alla sicurezza delle dighe, ed al programma 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*”, per gli interventi relativi agli edifici scolastici.

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*” nonché, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal D.M. LL.PP. 24 marzo 1982.

L'obiettivo 2013 ha previsto specifici target per le attività di approvazione dei progetti, vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena, ed esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari con analisi e confronto delle serie storiche. 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;
- esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari.

I risultati dell'attività svolta nel 2013 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	324
esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari	967

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.

Nel corso del 2013 l'obiettivo ha realizzato il quasi totale esaurimento della fase di verifica dei progetti presentati dagli Enti locali misurata attraverso le istruttorie progetti di messa in sicurezza degli edifici scolastici e i relativi pareri (a fronte di 421 richieste, sono stati emessi 428 pareri ed effettuati 474 sopralluoghi). Nel secondo semestre 2013, a seguito della chiusura dell'anno scolastico e al concomitante inizio dei lavori, ha assunto maggiore rilievanza l'attività correlata alla erogazione delle risorse finanziarie in relazione alla quale sono state concluse 1.346 istruttorie per l'erogazione dei contributi.

- ✓ ***Titolo V della Costituzione: competenza concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche***
- ✓ ***Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti***
- ✓ ***Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere***
- ✓ ***Recepimento del nuovo Regolamento Europeo sui 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 lavori pubblici.

Per l'obiettivo strategico "Titolo V della Costituzione: competenza concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche" e precisamente per la tematica specifica relativa alle attività di rilascio dei titoli abilitativi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, attraverso la costituzione di un apposito gruppo di lavoro, ha predisposto un documento propedeutico alla formulazione di una proposta normativa come strumento conoscitivo e propositivo a chiarire e ridisegnare la regolamentazione in materia di rilascio di titoli abilitativi anche a garanzia dell'uniformità delle procedure.

In relazione al secondo obiettivo strategico, "Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti", sono state predisposte delle specifiche linee guida dedicate alla

tematica della normazione tecnica sul patrimonio edilizio esistente con particolare riguardo alle costruzioni sottoposte a vincolo conservativo, a rischio idrogeologico ed a rischio sismico.

Il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico *"Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere"* ha portato alla redazione di linee guida mirate a fornire un organico inquadramento dei criteri connessi all'intero processo realizzativo delle nuove costruzioni, documento inteso come linea guida per gli stakeholder dell'intera filiera delle costruzioni sulla base delle esperienze applicative di nuove metodologie e tecniche di progettazione come ad esempio il BIM(Building Information Model).

Infine, il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico *"Recepimento del nuovo Regolamento Europeo sui prodotti da costruzione"* ha redatto uno schema di regolamento per il recepimento del "nuovo Regolamento Europeo del 9 marzo 2011, n. 305", in modo da consentire la compiuta ed immediata applicazione da parte degli stakeholder.

✓ *Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti*

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione 13 *"Diritto alla mobilità"*, al programma 13.1 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"*, al programma 13.2 *"Autotrasporto ed intermodalità"* 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 2013 sono state istituite 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 2013, 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 2013 si possono così riassumere:

ATTIVITA'	VOLUME	VARIAZIONE RISPETTO AL 2012
servizi effettuati	2.200	+ 2,4%
veicoli controllati nei servizi congiunti	29.870	- 9,7%
infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	27.603	- 7,1%

Nel corso dell'anno, nonostante un lieve incremento dell'attività di controllo, si è registrata una flessione del numero dei mezzi controllati, in particolare di quelli a carico dei vettori esteri. Hanno concorso a questa tendenza negativa fattori diversi. In generale, anche il settore dei trasporti sta risentendo dell'attuale sfavorevole congiuntura economica, e la riduzione degli scambi commerciali incide sui flussi di traffico commerciale su gomma.

Negli ultimi anni l'Amministrazione ha intrapreso un percorso di sperimentazione di nuovi progetti *nel settore dell'educazione stradale* rivolti alle scuole di ogni ordine e grado con l'obiettivo di far nascere e, nel tempo, consolidare la "*cultura della sicurezza stradale*" intesa non più come un semplice insieme di norme da impartire, ma più propriamente come risultato di una maturazione etica che gradualmente permette di adottare uno stile di comportamento che pone al centro il rispetto per la

vita e per la persona umana. A tal fine, con la collaborazione delle Direzioni generali territoriali, sono stati proposti alle scuole progetti innovativi, flessibili e adattabili ai diversi contesti educativi, con l'intervento in aula di funzionari del Ministero.

Di seguito sono indicati, i progetti che hanno trovato attuazione nel corso dell'anno 2013.

- Progetto per la scuola media, realizzato in collaborazione con l'Agenzia Roma servizi per la mobilità, che coniuga i temi di sicurezza stradali con quelli che riguardano il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile, e che si è avvalso del contributo didattico del Dipartimento di Comunicazione e ricerca sociale dell'Università La Sapienza di Roma, che ha curato anche il monitoraggio del progetto.

Istituti scolastici e classi coinvolte:

1. Scuola Media Uruguay	n. classi	3
2. Istituto Com.vo V.le Adriatico	n. classi	3
3. Scuola Media Wilckelman	n. classi	3
4. Scuola Media Settembrini	n. classi	3
5. Istituto Com.vo Via dell'Archeologia	n. classi	3
6. Istituto Com.vo Alberto Manzi	n. classi	3
7. Istituto Com.vo Marcello Mastroianni	n. classi	3
Totale classi		21
Totale alunni		525

- Progetto realizzato in collaborazione con la Federazione Italiana di Pallacanestro per la scuola secondaria di secondo grado, sulla percezione del rischio, nel quale moduli appositamente progettati per l'attività motoria in palestra si alternano a lezioni in classe di sicurezza stradale, per aiutare i ragazzi a riflettere sui concetti di prevedibilità, cooperazione, rispetto di regole condivise. Il supporto didattico è stato affidato al Dipartimento di Scienze della vita dell'Università di Trieste. La valutazione positiva dell'efficacia del progetto portata a termine recentissimamente dall'Università, basata essenzialmente sull'importante novità di conciliare sport e sicurezza stradale, prevedibilità e cooperazione, lo segnalano tra le migliori pratiche da diffondere anche a livello europeo.

Istituto scolastico e classi coinvolte:

Istituto Tecnico Industriale Neumann	n. classi	15
Totale alunni		300

- Progetto per la scuola secondaria di secondo grado incentrato sulla prevenzione degli incidenti e che fa leva sul riconoscimento di quanto le conoscenze errate, le abitudini sbagliate e le emozioni rappresentino fattori di rischio. Il supporto didattico è stato affidato al Dipartimento di psicologia dell'Università "La Sapienza" di Roma, che ha curato anche il monitoraggio del progetto.

Istituto scolastico e classi coinvolte:

Istituto Tecnico Industriale Neumann	n. classi	12
Totale alunni		275

- Progetto "Il sogno di Brent", articolato in una serie di incontri, rivolti ai ragazzi delle scuole superiori, che prendono spunto dalla visione di un cortometraggio, appunto dal titolo "Il sogno di Brent", che il Comitato Italiano Paralimpico ha presentato alla Paralimpiade agosto 2013 e che il Ministero ha sponsorizzato. La tematica trattata è particolarmente delicata e fa perno sull'incidentalità stradale e sulle disabilità che ne possono conseguire. Anche in questo caso ci si è avvalsi della collaborazione dell'Università "La Sapienza" per creare un kit formativo adatto ad affrontare la problematica, nonché per il monitoraggio.

- del numero di unità navali italiane ed estere coinvolte in sinistri occorsi in acque territoriali italiane;
- degli eventi incidentali occorsi in acque territoriali italiane, o ad esse limitrofe, distinti secondo la Ripartizione Geografica in cui è avvenuto l'evento;
- degli incidenti in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe, distinti secondo il tipo di sinistro.

Unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali, coinvolte in sinistri occorsi in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe - Anni 2007 - 2013.

Numero

Anno	Indicatori	Tipo di Unità Navale								Totale
		Navi da carico (secco e liquido)	Traghetti ro- ro (passeggeri e carico)	Navi per il trasporto di passeggeri	Unità di servizio	Navi da pesca	Unità da diporto	Altro - N/P		
2007	Unità coinvolte	26	26	14	6	82	182	15	351	
	Unità perdute	0	0	0	0	1	0	0	1	
	Morti	0	0	5	0	11	8	1	25	
	Feriti	5	6	121	0	14	51	15	212	
2008	Unità coinvolte	9	36	16	1	81	159	24	326	
	Unità perdute	0	0	0	0	3	14	2	19	
	Morti	0	0	0	0	4	10	2	16	
	Feriti	0	57	90	0	20	50	0	217	
2009	Unità coinvolte	14	33	17	7	88	190	40	389	
	Unità perdute	0	0	0	0	0	2	0	2	
	Morti	0	0	0	0	3	13	0	16	
	Feriti	2	8	19	0	14	50	1	94	
2010	Unità coinvolte	32	35	10	18	78	179	10	362	
	Unità perdute	0	0	1	0	5	13	0	19	
	Morti	1	0	0	0	2	7	0	10	
	Feriti	4	7	3	8	15	42	0	79	
2011	Unità coinvolte	28	22	7	17	66	187	10	337	
	Unità perdute	0	0	0	2	5	29	0	36	
	Morti	0	0	0	1	5	10	212	228	
	Feriti	0	8	2	4	9	63	2	88	
2012	Unità coinvolte	36	18	26	7	62	151	6	306	
	Unità perdute	0	0	0	0	3	38	0	41	
	Morti	0	0	32	0	2	4	0	38	
	Feriti	5	16	161	0	7	37	0	226	
2013	Unità coinvolte	28	11	18	11	61	150	8	287	
	Unità perdute	0	0	0	0	4	18	0	22	
	Morti	8	0	0	0	346	5	0	359	
	Feriti	4	18	7	2	160	25	4	220	
Totale unità coinvolte		173	181	108	67	518	1198	113	2358	
Totale unità perdute		0	0	1	2	21	114	2	140	
Totale morti		9	0	37	1	373	57	215	692	
Totale feriti		20	120	403	14	239	318	22	1136	

Tipologie di sinistri marittimi occorsi a unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali - Anni 2007 - 2013.
Numeri

Indicatori	Anno	Tipo di sinistro						Urto	Altro - N/P	Totale
		Affondamento	Allagamento	Avaria (elettrica, propulsiva, ecc.)	Collisione	Inceglio/ arenamento	Incendio/ esplosione			
Sinistri	2007	76	19	19	82	24	37	6	48	40 351
	2008	65	12	5	78	23	40	7	59	37 326
	2009	113	13	15	66	40	44	5	62	31 389
	2010	87	13	22	60	38	38	8	76	20 362
	2011	74	8	23	75	37	53	2	48	17 337
	2012	54	23	13	61	35	33	9	63	15 306
Unità perdute	2013	59	14	24	51	28	37	6	51	17 287
	2007	1	0	0	0	0	0	0	0	0 1
	2008	13	0	0	1	0	2	0	2	1 19
	2009	2	0	0	0	0	0	0	0	0 2
	2010	10	1	0	3	0	2	0	3	0 19
	2011	17	0	0	3	2	14	0	0	0 36
Morti	2012	19	2	0	1	0	16	2	1	0 41
	2013	10	0	1	0	1	9	1	0	0 22
	2007	8	0	1	8	1	0	1	1	1 25
	2008	6	0	0	2	0	0	1	1	1 16
	2009	11	0	0	4	1	0	0	0	0 16
	2010	3	0	0	3	0	0	2	1	1 10
Feriti	2011	221	0	0	5	0	2	0	0	0 228
	2012	2	1	0	0	0	0	2	33	0 38
	2013	349	0	0	1	0	0	0	9	0 359
	2007	4	1	3	134	2	6	5	40	17 212
	2008	6	0	1	35	4	4	30	121	16 217
	2012	6	2	1	24	4	9	0	179	1 226
Totali	2013	163	0	0	9	0	10	6	31	1 220
	Sinistri	528	102	121	473	225	282	43	407	177 2358
	Unità perdute	72	3	1	8	3	43	3	6	1 140
	Morti	600	1	1	23	2	2	6	45	12 692
	Feriti	231	6	8	306	22	65	45	415	38 1136

Sinistri occorsi a unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali, in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe, secondo la Ripartizione Geografica nelle cui acque è avvenuto il sinistro - Anni 2007 – 2013.

Numero

Indicatore	Anno	Ripartizione Geografica					Totale
		Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Insulare	Non indicato	
Sinistri	2007	63	99	108	80	1	351
	2008	58	88	95	75	10	326
	2009	57	105	145	81	1	389
	2010	55	84	123	100	0	362
	2011	49	78	109	100	1	337
	2012	69	76	88	73	0	306
	2013	44	59	115	69	0	287
Unità navali perdute	2007	0	0	0	1	0	1
	2008	1	2	11	5	0	19
	2009	0	0	0	2	0	2
	2010	2	6	9	2	0	19
	2011	9	9	10	8	0	36
	2012	8	7	18	8	0	41
	2013	4	2	9	7	0	22
Morti	2007	2	5	4	14	0	25
	2008	4	5	5	2	0	16
	2009	3	4	6	3	0	16
	2010	1	4	3	2	0	10
	2011	1	4	5	218	0	228
	2012	0	36	1	1	0	38
	2013	10	2	0	347	0	359
Feriti	2007	17	16	25	154	0	212
	2008	51	25	18	122	1	217
	2009	11	14	45	24	0	94
	2010	14	8	32	25	0	79
	2011	10	13	23	42	0	88
	2012	8	168	33	17	0	226
	2013	15	12	29	164	0	220
Totale sinistri		395	589	783	578	13	2358
Totale unità navali perdute		24	26	57	33	0	140
Totale morti		21	60	24	587	0	692
Totale feriti		126	256	205	548	1	1136

Indicatori relativi a sinistri occorsi ad unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe, secondo la zona geografica di provenienza della nave - Anni 2009-2013.

Numero

Indicatore	Anno	Zona geografica				Totale
		Italia	UE	Extra-UE	Non indicato	
Sinistri	2009	343	26	20	0	389
	2010	306	31	22	3	362
	2011	293	27	13	4	337
	2012	250	29	22	5	306
	2013	237	23	15	12	287
Unità navali perdute	2009	2	0	0	0	2
	2010	17	2	0	0	19
	2011	32	4	0	0	36
	2012	32	1	2	6	41
	2013	20	1	1	0	22
Morti	2009	16	0	0	0	16
	2010	9	0	1	0	10
	2011	13	0	3	212	228
	2012	38	0	0	0	38
	2013	12	0	345	2	359
Feriti	2009	88	6	0	0	94
	2010	73	3	3	0	79
	2011	79	8	1	0	88
	2012	217	3	3	3	226
	2013	64	0	155	1	220
Totale sinistri		1429	136	92	24	1681
Totale unità navali perdute		103	8	3	6	120
Totale morti		88	0	349	214	651
Totale feriti		521	20	162	4	707

Decessi occorsi in sinistri di unità navali italiane ed estere, commerciali e non commerciali in acque territoriali italiane o ad esse limitrofe - Anni 2007-2013.

Numero

Tipo di sinistro	Anno							Totale
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Affondamento	8	6	11	3	221	2	349	600
Urto	1	1	0	1	0	33	9	45
Collisione	8	2	4	3	5	0	1	23
Sbandamento / Capovolgimento	1	1	0	2	0	2	0	6
Incaglio/ arenamento	1	0	1	0	0	0	0	2
Incendio / esplosione	0	0	0	0	2	0	0	2
Allagamento	0	0	0	0	0	1	0	1
Avarie macchinari propulsione	1	0	0	0	0	0	0	1
Navi scomparse	1	0	0	0	0	0	0	1
Altro	4	6	0	1	0	0	0	11
Totale complessivo	25	16	16	10	228	38	359	692

I decessi avvenuti a seguito di sinistro negli anni 2011 e 2013, come evidenziati nelle tabelle, sono riconducibili per lo più a due singoli eventi incidentali molto gravi, collegati al fenomeno dell'immigrazione clandestina. Nel 2011 si sono infatti verificati 212 decessi su un'unità navale di tipo ancora non accertato, a causa della perdita di stabilità e successivo capovolgimento della stessa per eccessivo carico, e nel 2013 il naufragio di una imbarcazione da pesca di nazionalità sconosciuta, impropriamente adibita al trasporto di circa 500 passeggeri, ha comportato la perdita di circa 345 vite umane. Questi incidenti hanno inoltre peggiorato la mortalità relativa delle regioni insulari, che avrebbe altrimenti avuto comportamenti in linea con le altre zone geografiche.

Analogamente, anche l'aumento nel numero di feriti negli anni 2007, 2008 e 2012 è da ricondursi ad eventi incidentali singoli, che in questi casi hanno però coinvolto principalmente navi per il trasporto di passeggeri. In questo caso, al contrario di quanto si è verificato per il fenomeno descritto nel capoverso precedente, le misure di sicurezza adottate hanno ridotto drasticamente il numero di decessi, e si è d'altra parte verificato un maggior numero di ferimenti tra i passeggeri e i membri dell'equipaggio.

✓ *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 **4.910 missioni di addestramento** da parte dei mezzi navali (4.662 nel 2012, 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 (3.700).

Per l'impiego nei vari settori tecnico-operativi si sono realizzati molteplici corsi di specializzazione che hanno interessato **896** militari, a fronte dei 743 previsti. Il superamento dell'obiettivo programmato è stato favorito dal ricorso, in più occasioni e per quanto praticabile, alla c.d. "*formazione in house*".

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 una media di 299 giorni di disponibilità (su 300 previsti).

Nel dettaglio:

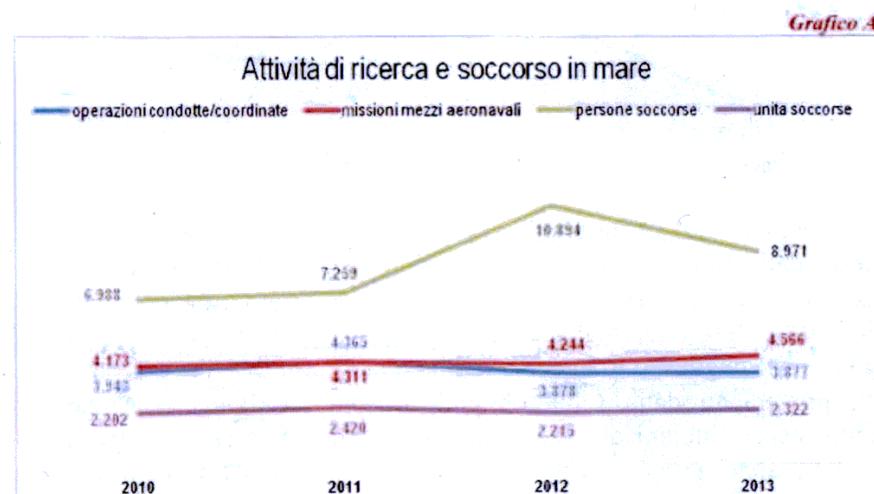
- **mezzi navali** - obiettivo realizzato: 314 giorni di disponibilità operativa (prefissato 295 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 1,06**;
- **mezzi aerei** - obiettivo realizzato: 237 giorni di disponibilità operativa (prefissato 271 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 0,87**;
- **mezzi terrestri** - obiettivo realizzato: 347 giorni di disponibilità operativa (prefissato 334 giorni). **Indice di efficacia raggiunto: 1,03**.

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. È stato raggiunto, comunque, l'obiettivo programmato (indice di efficacia medio nazionale: 1,00). 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:

- **3.877 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate** (3.878 nel 2012 e 4.365 nel 2011);
- **4.566 missioni** di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.244 nel 2012 e 4.311 nel 2011);
- **8.971 persone soccorse e/o assistite** (10.874 nel 2012 e 7.259 nel 2011);
- **2.322 unità** da traffico, pesca e diporto **soccorse e assistite** (2.215 nel 2012 e 2.420 nel 2011);

- **132.843 miglia percorse** dalle unità navali, per ricerca e soccorso (116.124 nel 2012 e 115.593 nel 2011);
- **548 ore di volo** eseguite dalla componente aerea, per S.A.R. (552 nel 2012 e 364 nel 2011);
- **258 missioni aeronavali** per **trasporto ammalati e traumatizzati** (295 nel 2012 e 271 nel 2011).

Dal sottostante **Grafico A** si evince, con riferimento agli ultimi anni, l'andamento pressoché costante dell'attività in parola, eccezion fatta per il numero di persone soccorse nel 2012 che, come noto, include anche i numerosi naufraghi della M/N Concordia.



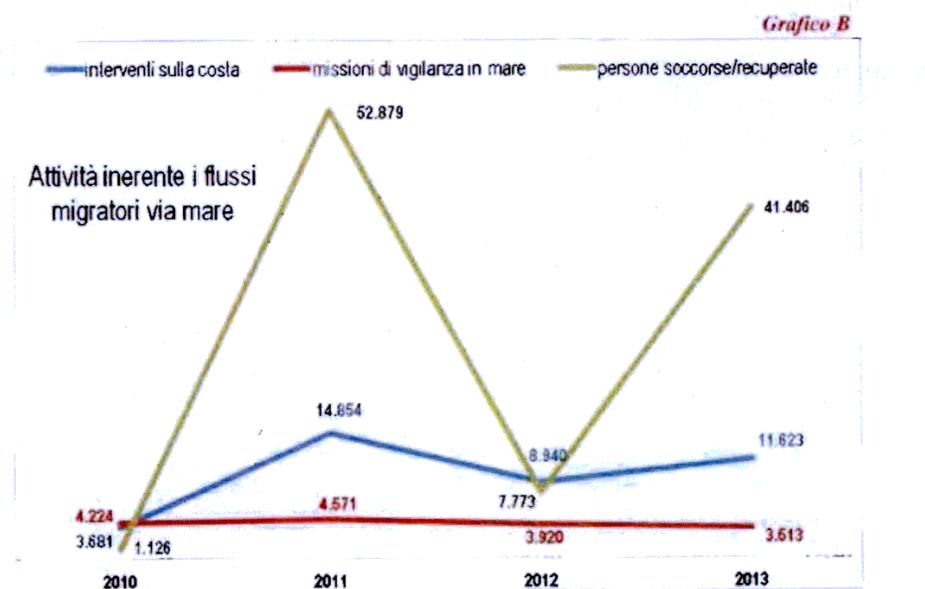
Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso), con particolare riferimento all'attività connessa **all'immigrazione clandestina**, ai precedenti dati si aggiungono i seguenti *output* (esposti anche nel successivo **Grafico B**).

Mentre nel 2012 vi era 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, risultava decisamente inferiore a quello dell'anno precedente, nel 2013 vi è stato un nuovo sensibile incremento del fenomeno, per cui il numero delle persone soccorse/recuperate dalla Guardia costiera è tornato a crescere, come pure i controlli degli sbarchi a terra. Al grande impegno derivante dalle continue emergenze, si aggiunge la sorveglianza in mare, a scopo cautelativo che, ovviamente, annota una lieve contrazione.

Complessivamente si ha:

- **11.623 interventi** di squadre sulle coste interessate dal fenomeno;

- **3.513 missioni** di vigilanza in mare dei mezzi aeronavali;
- **41.406 migranti** soccorsi/recuperati;
- **348 imbarcazioni** soccorse/assistite;
- **132.843 miglia** percorse dalle unità navali;
- **345 ore di volo** della componente aerea.



Anche nel corso del 2013 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).

L'intensificarsi delle emergenze appena richiamate ha, inevitabilmente, congestionato l'attività espletata presso la **Centrale operativa I.M.R.C.C.** del Comando generale (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*). Essa gestisce, infatti, le numerose telefonate di emergenza effettuate al "Numero blu" 1530 che, oltre a selezionare automaticamente la Capitaneria di porto nella cui giurisdizione è ubicato il telefono fisso da cui proviene la chiamata, permette, tramite operatori, di smistare rapidamente, alle sale operative delle Capitanerie competenti per territorio, le richieste provenienti da rete mobile.

Presso la Centrale operativa, inoltre, sono gestiti tutti 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 esercita 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 pure la gestione automatizzata di sistemi ausiliari che consentendo interventi operativi più pronti ed efficaci in caso di emergenza.

La suddetta Centrale, nel 2013, ha seguito l'intervento delle unità aeronavali della Guardia costiera italiana nelle operazioni internazionali svoltesi sotto l'egida dell'Agenzia europea FRONTEX, in particolare:

- operazione congiunta europea “**Hermes 2013**”, volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste nord-africane e diretti verso Lampedusa e le coste della Sicilia. L'operazione si è svolta nelle acque territoriali italiane ed in quelle internazionali del Canale di Sicilia. In quel contesto, le unità aeronavali del Corpo hanno soccorso **32.760 migranti**, con l'arresto di **102 persone**;
- operazione congiunta europea “**Aeneas 2013**”, mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dal Medio-oriente e diretti verso la Puglia e la Calabria. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali della Guardia costiera che hanno soccorso **2.384 migranti**, con l'arresto di **33 persone**.

In merito agli obiettivi operativi concernenti il mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della **Safety** e della **Security**, si riportano le seguenti attività. Si premette che, a parità di risorse disponibili, è stato favorito, rispetto al passato, un maggior controllo del naviglio estero che attracca nei porti nazionali ed è stato confermato il forte impulso sui controlli di prevenzione da atti terroristici.

In materia di **safety** le **ispezioni e le visite al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo**, sono state **27.939**, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (28.172) e di poco inferiori al **target** prefissato (28.500 ispezioni previste). Sotto l'aspetto tipicamente amministrativo, gli **atti certificativi** rilasciati, su richiesta, in materia di sicurezza della navigazione risultano pari a **7.196**, in netto calo rispetto al 2012 (11.382). A fronte delle **365.642 navi** da traffico e di linea **approdate** nei porti italiani (356.706 nel 2012), sono stati eseguiti **93.489 interventi** da parte del personale militare, finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (113.700 nel 2012). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/approdi subisce una contrazione attestandosi intorno al 25%, contro il 32% dell'anno precedente. La causa è da imputarsi soprattutto all'indisponibilità di adeguate risorse umane, per il minor numero di personale militare volontario che, nel 2013, ha subito una riduzione negli arruolamenti per ottemperare alle prescrizioni di *spending review*.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate **1.377 navi straniere**, delle complessive 2.615 approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). In particolare si è proceduto ad ispezionare **871 navi** giunte con *Priority 1* e **506** tra quelle approdate con *Priority 2*. L'obiettivo, riferito alle sole unità con preminente priorità di visita ispettiva (*Priority 1*), prevedeva un numero di ispezioni pari al 95% delle navi approdate con tale indice di rischio; queste ultime sono state 877 e, pertanto, si è raggiunta una quota pari al 99%, con un indice di efficacia di 1,04. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi **154 provvedimenti** di “**fermo nave**” (103 nel 2012) e **16 provvedimenti** di “**nave bandita**” (8 nel 2012), 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 2013, in particolare, sono stati approvati **120 piani di sicurezza** nave (220 nel 2012) e sono stati rilasciati **204 certificati internazionali di security** a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (332 nel 2012).

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. Nel dettaglio, sono stati eseguiti **38.051 controlli alle port facilities** (38.080 nel 2012) che, in termini di efficacia, superano il *target* prefissato di 32.000 controlli. Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo, **1.702 missioni antiterrorismo** eseguite dalla componente navale della Guardia costiera.

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 è stato assicurato:

- il **99,6% di ore di disponibilità** della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale (l'obiettivo di 99,8% non è stato perfettamente raggiunto nel primo e nel quarto trimestre a seguito di un *upgrade* del sistema e di un attacco *hacker*);
- il **98% dei giorni di operatività** dei Centri VTS in *full* e *limited operational capability* (l'obiettivo del 100% non è stato raggiunto nel primo e nel quarto trimestre a causa di avarie al sistema che hanno interessato il VTS di Palermo e il VTS di La Maddalena);
- la riduzione, dal 5% all'1%, della presenza di **missing e pending ShipCall**. Trattasi di informazioni sul traffico marittimo acquisite dalle banche dati, alle quali, però, non fa seguito la prevista comunicazione ovvero, quest'ultima, è fornita in maniera parziale. L'obiettivo previsto (presenza massima pari al 2%) è stato raggiunto.

Nell'esercizio finanziario 2013, figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dalla Direttiva del Ministro, quello concernente **la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo**. Ciò, per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri. Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

La sicurezza del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dal monitoraggio del traffico stesso che avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo, sotto l'egida dell'**EMSA** (*European Maritime Safety Agency*). La rete, per la cui gestione tecnica il Comando generale e la suddetta Agenzia hanno sottoscritto, nel febbraio 2010, un apposito "Service level agreement", è stata inaugurata dal Signor Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in occasione della Giornata Europea del mare (18-20 maggio 2009). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili e pescherecci superiori soggetti a SOLAS) tra i Paesi del bacino interessato e la stessa EMSA. Gli Stati coinvolti, oltre all'Italia, sono la Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse).

Gli obiettivi gestionali conferiti al Corpo nel 2013, pienamente conseguiti, sono stati due: quello di assicurare, per trimestre, il 99,8% di ore di disponibilità della rete e quello di garantire, negli stessi periodi, la gestione del 100% delle informazioni provenienti dai paesi partecipanti.

Nel succitato contesto di cooperazione, in attuazione delle procedure previste dal RamogePol Plan, uomini e mezzi del Corpo hanno partecipato alla periodica esercitazione internazionale, finalizzata all'efficientamento degli interventi in caso di inquinamento di spazi di mare compresi nell'area di interesse dell'accordo RAMOGE.

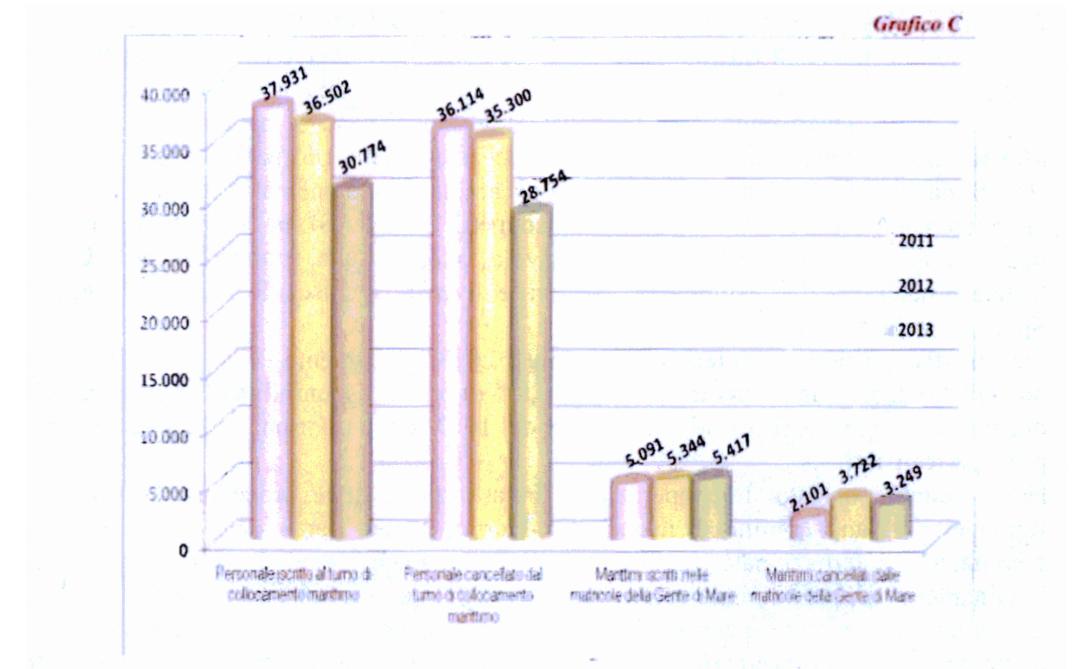
Un ulteriore obiettivo conseguito è quello riguardante l'organizzazione e la realizzazione di un'**esercitazione internazionale di soccorso** ad aeromobile incidentato in mare, denominata "Squalo 2013".

Con riferimento al **settore concernente il personale marittimo**, si pone in rilievo che:

- è stata espletata l'attività di verifica della conformità, alla normativa di settore, delle tabelle di armamento del naviglio mercantile nazionale, rilasciate anteriormente al primo gennaio 2011;
- sono state completate, con riferimento all'annualità 2013, le procedure tecnico-amministrative di informatizzazione della gente di mare, avviate nel 2012;
- sono stati effettuati, presso le Direzioni Marittime, i previsti momenti formativi sull'utilizzo del sistema informatizzato delle matricole del personale marittimo;
- è stata verificata l'attività svolta dai centri di formazione marittima autorizzati, ispezionando 44 dei 58 centri autorizzati (76%);
- sono state ultimate cinque procedure di riconoscimento, quale Centro di formazione per il personale marittimo, delle nove richieste pervenute (55%).

Riguardo alle sopra accennate procedure di informatizzazione della gente di mare, si precisa che le stesse, da ultimarsi nel corso del 2014, consentiranno una più agile gestione del settore di cui, nel successivo **Grafico C**, se ne illustrano alcuni dati dell'ultimo triennio.

Si nota, rispetto al 2012, un lieve incremento delle iscrizioni nelle matricole ed una sensibile flessione delle cancellazioni dalle stesse. Decisamente ancora più bassi, nel 2013, i numeri concernenti il collocamento.



✓ **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 **abusì sul demanio marittimo**, per assicurare il corretto svolgimento della **navigazione da diporto** e per **tutelare i bagnanti**.

In merito al programma d'azione concernente i controlli in ambito **demaniale**, sono stati effettuati, per quanto possibile, interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre, eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendimenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. L'attività, espletata principalmente 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 anche allo scopo di procedere alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.

I dati di consuntivo dell'attività in parola, di seguito riportati, evidenziano anche il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (eseguire 140.000 controlli):

- **151.060** controlli effettuati dal personale a terra (158.566 nel 2012);
- **5.084** missioni svolte dai mezzi aeronavali (3.444 nel 2012); .
- **1.243** notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria (1.258 nel 2012);
- **403** sequestri penali eseguiti (321 nel 2012).

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:

- **46.846** controlli effettuati in mare dalle motovedette (45.704 nel 2012), con **3.539** infrazioni rilevate (3.241 nel 2012);
- **72.550** controlli a terra eseguiti dal personale militare (78.473 nel 2012), con **2.436** infrazioni rilevate (2.368 nel 2012).

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 **77** notizie di reato all'A.G. ed eseguiti **12** sequestri penali e **109** sequestri amministrativi.

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

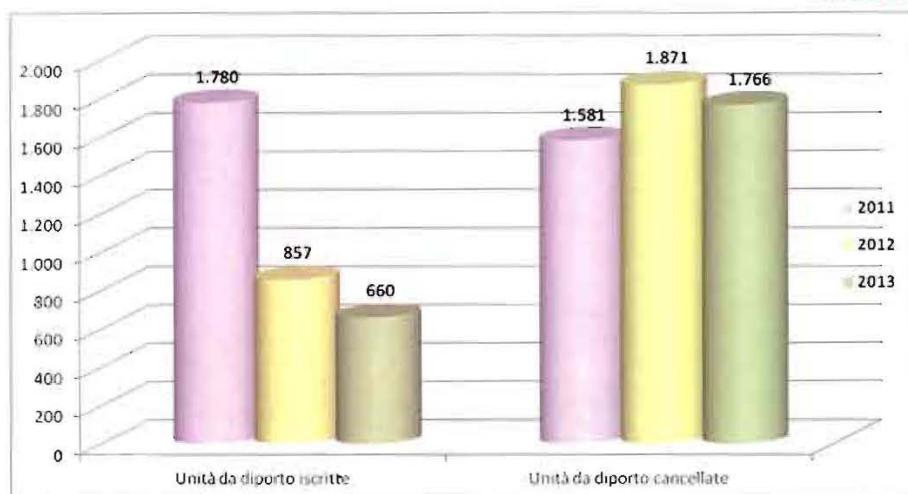
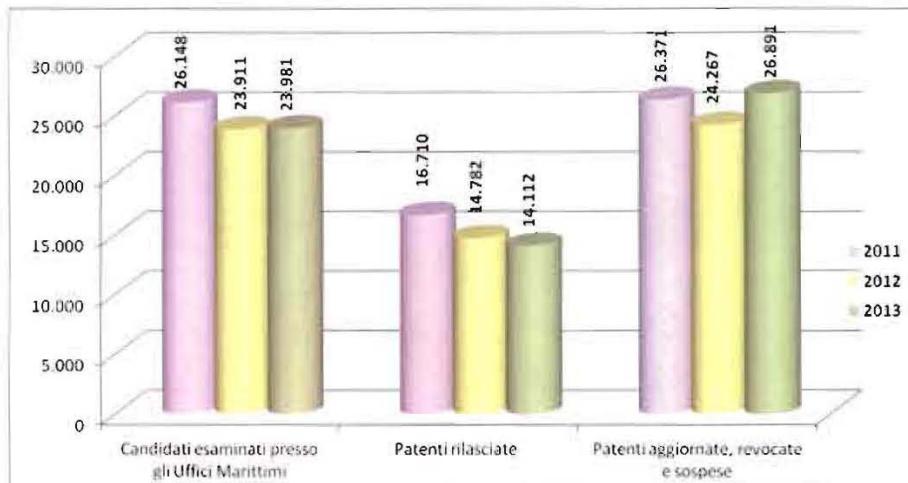
Per quel che concerne, invece, i controlli di sicurezza alle unità da diporto, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è stato attuato il progetto "Bollino blu". L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche. Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno (115.000 controlli) è stato conseguito e, con grandi sforzi, superato, 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. Il risultato raggiunto è di **119.396 controlli eseguiti**. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- **1.735** unità da diporto soccorse/assistite (1.781 nel 2012);
- **4.431** diportisti soccorsi/assistiti (4.507 nel 2012);
- **203** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (284 nel 2012);
- **51** navi iscritte negli appositi registri e **17** cancellate;
- **609** imbarcazioni iscritte nei R.I.D. e **1.749** cancellate;
- **14.112** patenti nautiche rilasciate, **26.739** convalidate, **148** revocate e **4** sospese.

Il **Grafici D** ed **E** che seguono, riportano, con riferimento al triennio 2011-2013, i dati delle unità da diporto (navi ed imbarcazioni) cancellate e iscritte negli appositi registri; dei candidati esaminati per il conseguimento della patente nautica da diporto; delle patenti rilasciate per la prima volta ovvero aggiornate, revocate e sospese. Appare interessante, al riguardo, il continuo decremento delle unità iscritte nei registri del naviglio da diporto e le pressoché costanti e maggiori cancellazioni eseguite.

In leggera diminuzione, altresì, risulta il rapporto percentuale tra candidati esaminati e patenti nautiche rilasciate.

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 ragione delle risorse avute in corso di esercizio. Sono stati intensificati i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare che hanno particolarmente sorvegliato quelle incustodite e prive di attrezzature; nonché presenziati, nei giorni di massimo afflusso, gli specchi acquei più frequentati per la balneazione, per la vigilanza sul rispetto dei divieti di navigazione a motore nelle fasce di mare interessate.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava 105.000 controlli in mare e a terra, è stato raggiunto con complessivi **118.302** controlli eseguiti (119.592 nel 2012). Nel dettaglio, i risultati sono i seguenti:

- **498** bagnanti soccorsi/assistiti (803 nel 2012);
- **76.641** sopralluoghi sulle spiagge (77.586 nel 2012);
- **41.659** controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (42.006 nel 2012);
- **1.442** infrazioni rilevate (1.804 nel 2012);
- **108** recuperi di bagnanti annegati e **43** di persone decedute in attività subacquea.

La particolare attenzione dedicata alla balneazione ha indotto al citato potenziamento della presenza del personale del Corpo, per l'espletamento ottimale del consueto

programma “**Mare sicuro**”. Un obiettivo raggiunto anche con l’apertura straordinaria di tutti gli uffici presenti sul territorio, per essere ancora più vicini alle esigenze dei cittadini, grazie alla disponibilità di personale qualificato pronto ad illustrare il corretto impiego delle dotazioni di sicurezza delle unità da diporto, le caratteristiche del territorio, le informazioni sulle condizioni meteo marine e sugli itinerari, le rotte e le escursioni subacquee da praticare e le necessarie cautele. Un vero e proprio “sportello del mare” volto anche a stabilire - nel periodo di maggior affluenza turistica - un confronto diretto e concreto tra Istituzione e utente/operatore, per una tempestiva assistenza meno prega di procedure burocratiche.

Con riferimento all’ultima stagione, una delle novità è rappresentata dall’utilizzo dei nuovi linguaggi di comunicazione (web e social network), particolarmente apprezzati dal pubblico giovane e non solo. Tale utenza, oltre a consultare informazioni utili in tempo reale, ha potuto approfondire la conoscenza di tutte le attività che la Guardia Costiera svolge a tutela del mare e dei suoi tanti appassionati. A ciò, si è affiancata la consueta programmazione di spot radiofonici e televisivi, realizzati anche nelle versioni in lingua inglese e tedesca, allo scopo di informare i tanti cittadini stranieri che scelgono i mari ed i principali laghi italiani per le proprie vacanze.

Il tutto è stato possibile grazie ad un esasperato contenimento della spesa, messo in atto nel primo semestre dell’anno, unitamente 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 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. Tutto ciò, dopo una prima fase di preparazione, della quale si riportano alcune significative linee di attività.

- Attività di prevenzione ed informazione: sono stati organizzati cicli di conferenze agli studenti delle scuole primarie e secondarie, sul corretto e responsabile approccio al mare.
- Attività di specializzazione professionale: per l’aggiornamento periodico degli equipaggi e del personale destinato a compiti di vigilanza e prevenzione, sono stati organizzati con congruo anticipo corsi di approfondimento come, ad esempio, quelli finalizzati al conseguimento del brevetto di salvamento per il personale a bordo delle unità navali del Corpo e quelli sull’uso dei defibrillatori; nonché apposite riunioni di aggiornamento su varie tematiche (quali le finalità dell’operazione “mare sicuro”, le ordinanze di sicurezza balneare e quelle in materia di diporto nautico, le normative connesse alla nautica da diporto e riguardanti le attività subacquee, l’attività di polizia giudiziaria e gli atti amministrativi da porre in essere nel caso di violazioni), al fine di consentire la migliore e più proficua valorizzazione dell’esperienza maturata.
- Nel settore del diporto nautico, sono stati indetti incontri con le associazioni di categoria per illustrare le novità delle discipline in vigore con lo scopo di contribuire all’effettività del concetto dell’agire responsabile, già espresso anche attraverso lo svolgimento di conferenze/presentazioni presso le sedi periferiche di Lega Navale, Assonautica e Federazione motonautica.
- 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 la diffusione del numero blu 1530, sono stati realizzati spot televisivi (anche in inglese e tedesco) e, in aggiunta, appuntamenti quotidiani e settimanali con emittenti televisive a diffusione locale, regionale e web, nonché la pubblicizzazione sulle autostrade e strade statali di competenza ANAS attraverso i pannelli elettronici a messaggio variabile. Notevole rilievo è stato attribuito dai media all'iniziativa del Comando Generale di apertura, nel cruciale periodo di Ferragosto, degli uffici anche in orari pomeridiani/serali e di uno sportello per il pubblico nei giorni festivi.
- 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.

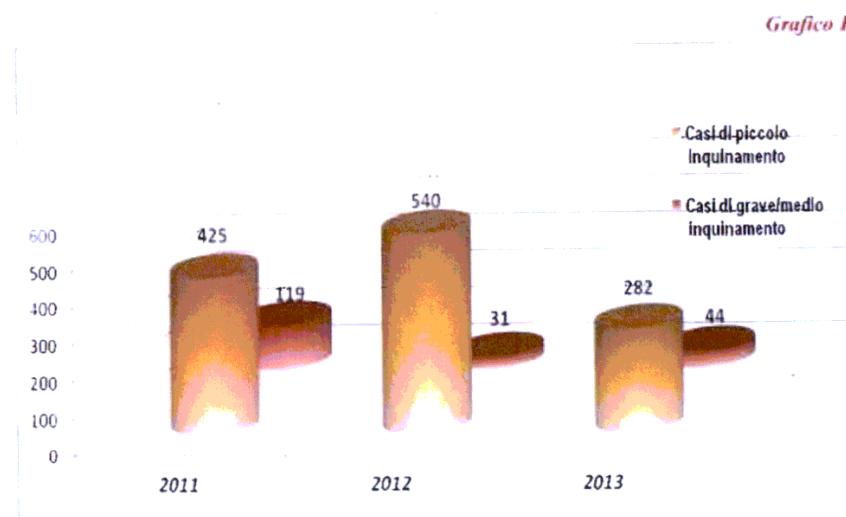
In merito all'obiettivo operativo concernente la **tutela dell'ambiente** marino dagli inquinamenti, la **difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico sommerso** e la **tutela delle biodiversità**, si premette che questo C.d.R. non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate, eccezion fatta per il capitolo 2179 (spese di funzionamento per il controllo della pesca – esercizio mezzi operativi) che ha avuto una dotazione iniziale di appena 400mila euro.

Riguardo alla **difesa ambientale**, l'attività si è concretizzata in controlli lungo la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi di uomini e mezzi e, laddove necessario, con pronte azioni repressive. Nella predisposizione delle attività è risultato inevitabile, per il contenimento della spesa, ponderare attentamente le caratteristiche del dispositivo operativo da impiegare, fermi restando i 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, e delle aree marine protette e dei siti maggiormente interessati da criticità conclamate. A fronte delle 5.000 missioni previste al riguardo, la componente aeronavale ne ha effettuate **5.843**, con un positivo indice di efficacia, e, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le amministrazioni locali, ha eseguito:

- **23.907** missioni in mare per vigilanza ecologica (**10.458** nel 2012);
- **12.376** missioni in mare per controlli antinquinamento (**10.951** nel 2012);
- **4.870** missioni in mare per il monitoraggio delle acque (**4.394** nel 2012).

Il personale a terra, invece, ha svolto **116.004** controlli per la **tutela ambientale** (**119.074** nel 2012). In termini di efficacia, a fronte dei previsti 145.000 controlli complessivi, ne sono stati realizzati **152.760**, con un lieve ridimensionamento rispetto ai **155.235** del 2012 ma superando il target prefissato. Altri aspetti si rilevano dai seguenti dati, in parte anche esposti al successivo **Grafico F**:

- **44** casi di grave/medio inquinamento (**31** nel 2012);
- **282** casi di piccoli inquinamenti (**540** nel 2012);
- **386** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (**307** nel 2012);
- **59** sequestri penali eseguiti (**98** nel 2012);
- **672** interventi del personale del Corpo, per disinquinamento (**1.407** nel 2012).



Per ciò che concerne la **tutela del patrimonio archeologico sommerso**, i militari appartenenti ai **Nuclei subacquei** del Corpo hanno eseguito ben **6.985** interventi (3.686 nel 2012) che hanno condotto a **96** notizie di reato trasmesse all'Autorità giudiziaria (4 nel 2012), con 27 rinvenimenti di reperti storici (9 nel 2012).

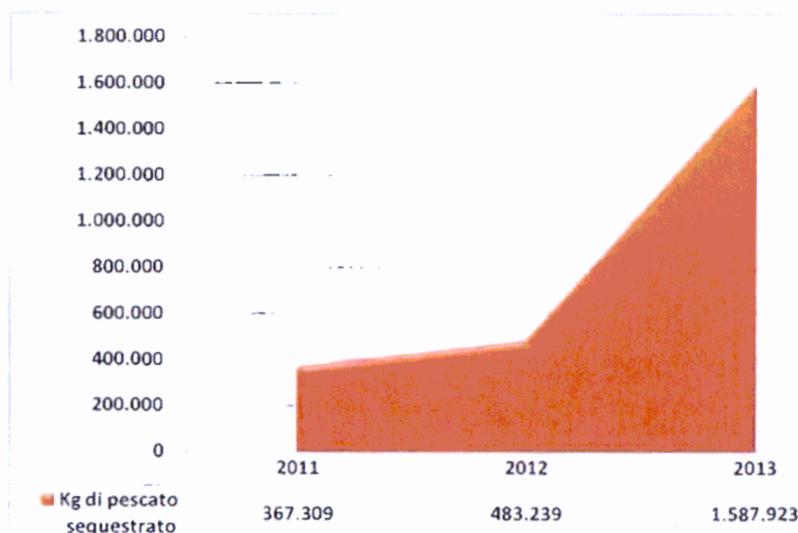
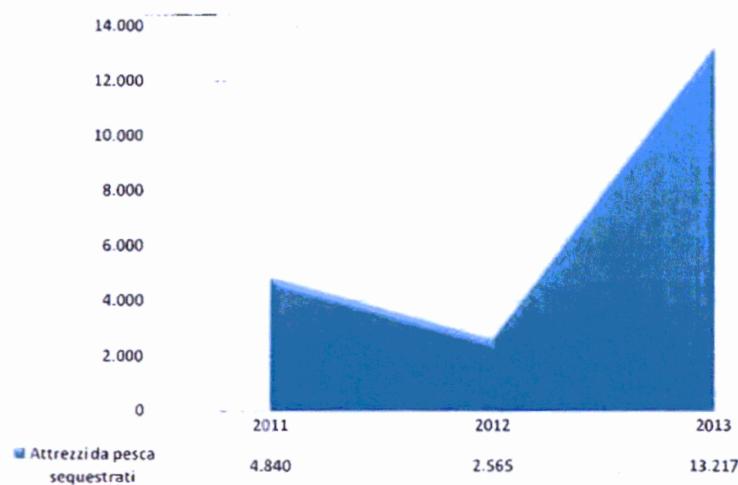
I predetti Nuclei, istituiti presso 5 Capitanerie di porto, a copertura di tutto il litorale marittimo, sono composti da militari altamente specializzati nelle operazioni in immersione, come i recenti interventi sulla Costa Concordia e sulle unità tragicamente affondate durante le traversate dei migranti nel canale di Sicilia, ovvero, più in generale, per i soccorsi di protezione civile a seguito delle emergenze causate da alluvioni, inondazioni ecc..

Le missioni effettuate dalla componente navale per la salvaguardia dei beni in questione sono state **2.578**, lievemente inferiori a quelle programmate (3.300). Come già accennato, le linee di attività non strettamente connesse ai primari compiti di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare, in un contesto non ottimale di risorse a disposizione, hanno necessariamente subito un leggero contenimento che, in questo caso, è stato comunque ampiamente compensato dall'intensa e maggiore attività dei Nuclei subacquei.

In relazione alle risorse ittiche, nel 2013 gli interventi di **vigilanza e controllo sull'attività di pesca**, sia in mare che a terra, sono stati **169.285** (167.287 nel 2012). L'obiettivo prefissato di 150.000 controlli è stato, pertanto, ampiamente raggiunto. Nel dettaglio, i controlli eseguiti a terra, da squadre di personale appositamente formato, sono stati **146.320** (142.719 nel 2012) 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, **22.965** (24.568 nel 2012).

Anche in questo settore, per ridurre i costi di esercizio, si è preferito privilegiare il controllo a terra, piuttosto che in mare. I risultati dell'attività complessivamente svolta sono di seguito riportati e, in parte, valorizzati anche nei **Grafici G ed H**:

- **11.413** missioni eseguite dai mazzi aeronavali (13.126 nel 2012);
- **1.014** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (821 nel 2012);
- **5.162** illeciti amministrativi contestati (5.406 nel 2012);
- **13.217** attrezzi da pesca sequestrati (2.565 nel 2012);
- **1.587.923** chilogrammi di prodotti ittici sequestrati (483.239 nel 2012).

Grafico G*Grafico H*

Come ogni anno, nel mese di dicembre si è svolta la particolare operazione nazionale a tutela dei consumatori, nel 2013 denominata ***“Clear Label”***, durante la quale, a seguito dei **9.429** controlli, sono state accertate **982** violazioni (843 amministrative e 139 penali) e sequestrate quasi **800** tonnellate di prodotti ittici trovati in cattivo stato di conservazione o privi dei documenti di tracciabilità, oppure sottomisura o illegalmente pescati. L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di oltre 2.000 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 (**1.230**), in strada (**1.002**) e presso i punti di sbarco (**2.938**), sono stati ispezionati **6** aeroporti, **511** mercati ittici, **591** grossisti, **672** grandi distributori, **719** ristoranti e **1.760** pescherie.

Tra gli episodi più rilevanti dell'operazione, si citano i sequestri eseguiti:

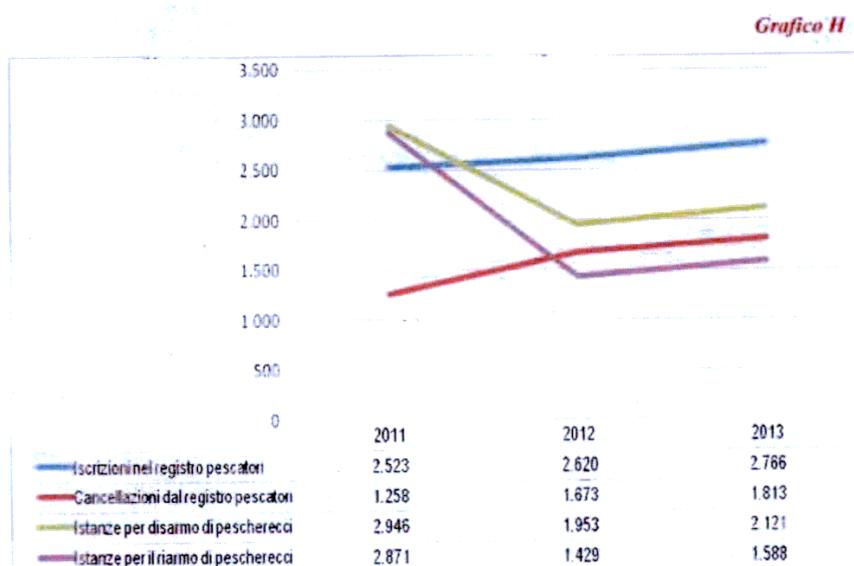
- nella Zona marittima di Bari, dove **480** tonnellate di tonno pinna gialla, detenuto alla rinfusa in **580** cassoni di acciaio e presumibilmente proveniente da zone di cattura

dell'oceano indiano/pacifico, è stato rinvenuto privo di etichettatura e/o altre indicazioni utili a consentirne la tracciabilità;

- nella Zona marittima di Napoli, per **230 tonnellate** di prodotti ittici, tra cui il dattero di mare, illecitamente immessi in commercio anche in violazione delle norme igienico-sanitarie e sulla tracciabilità;
- nella Zona marittima di Reggio Calabria, presso un grossista dove **17,4 tonnellate** di prodotti ittici erano stoccati in una cella refrigerata sprovvista delle necessarie certificazioni sanitarie;
- nella Zona marittima di Genova, relativamente a **12 tonnellate** di prodotti ittici (code di gambero, gambero rosso cinese, polpo indo-pacífico e sgombro) per i quali era stata utilizzata un'etichettatura ingannevole per il consumatore;
- nella Zona marittima di Palermo, dove sono state rinvenute, presso un deposito all'ingrosso, una grande quantità di confezioni di pesce congelato con scadenza superata anche da oltre un anno.

Per quanto riguarda le attività amministrative svolte dagli uffici territoriali in materia di pesca marittima, si ritengono degne di evidenziazione quelle illustrate nel prossimo **Grafico L**, anche per le valutazioni degli effetti che l'ampia crisi socio-economica ha prodotto in questo settore nel triennio 2011-2013. I dati rappresentati pongono in risalto due principali aspetti:

- dopo il sensibile aumento degli abbandoni dalla professione registrato nel 2012, il rapporto costante mantenutosi per tutto il 2013 tra pescatori iscritti e cancellati dai registri che, comunque, vede i primi decisamente in maggioranza, con *trend* positivo;
- successivamente al picco negativo del 2012, una lieve ripresa del numero di pescherecci per i quali è stato chiesto il riarmo, cioè il ritorno in esercizio, seppur inferiore al numero di unità per le quali è stato chiesto il disarmo, con un divario che, nell'anno, si mantiene anche in questo caso costante.



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 un “*cloud privato*” tra le sedi dell'Amministrazione con la delocalizzazione delle procedure e dei dati;
- la misurazione della “*customer satisfaction*” degli utenti del call center dell'Ufficio centrale operativo - UCO.

Quanto al ***Programma triennale per la trasparenza e l'integrità***, il corrispondente obiettivo comprende le seguenti azioni:

- integrazione ed aggiornamento nella pubblicazione dei dati sul sito istituzionale;
- attuazione del bilancio sociale;
- monitoraggio ed aggiornamento degli standard di qualità dei servizi erogati.

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 aggiornare il del Piano 2014 – 2016. Ogni Centro di responsabilità ha attuato, inoltre, le iniziative di propria competenza per dare effettiva attuazione al Piano 2013 – 2015.

La realizzazione di un “*cloud privato*” tra le sedi dell'Amministrazione, con delocalizzazione delle procedure e dei dati e fornitura di servizi *on demand*, è stata avviata nell'ambito dei processi di ammodernamento e di maggiore efficienza della PA, come previsto dal CAD. Il progetto si pone l'obiettivo di unificare i data center in un unico data center virtuale delocalizzato, ove vengono eseguiti (indifferentemente dalla localizzazione fisica) tutti i servizi e le applicazioni. Questa architettura permette quindi una totale flessibilità nella realizzazione di nuovi servizi nonché la realizzazione di un sistema di *disaster recovery* e *business continuity* evoluto. Infatti si possono spostare le applicazioni ed i dati da un sito all'altro nonché duplicare i dati di particolare rilevanza.

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. Per tutto il 2013 sono state monitorate circa il 22% delle telefonate effettuate dai cittadini al call center UCO (numero verde 800232323) in merito alle problematiche relative alla conferma di validità della patente di guida.

E' stato inoltre monitorato il grado di soddisfazione dell'utenza, ottenendo dei risultati molto positivi rispetto agli obiettivi fissati: nel 4° trimestre, dopo una leggera flessione nel terzo trimestre, gli utenti soddisfatti del servizio sono stati circa il 94%.

Si deve sottolineare come il call center UCO per tutto il 2013 ha svolto funzioni ben più ampie di quelle assegnate, diventando un punto di riferimento per i cittadini e gli operatori professionali, in merito a questioni riguardanti le novità introdotte dalla normativa comunitaria sul rilascio delle patenti, entrate in vigore il 19 gennaio 2013.

Dall'analisi dei limitati motivi di insoddisfazione dell'utenza, risulta che una buona parte delle lamentele sia dovuta alla difficoltà nel prendere la linea e quindi nel riuscire a contattare l'operatore. Per tale motivo si è ritenuto opportuno prevedere, nel bando di gara per l'affidamento di tale servizio, l'ampliamento nell'orario del call center passando dall'attuale orario dal lunedì al venerdì dalle ore 8.30 alle 14.00 e dalle 14.30 alle 17.30 ad un orario continuato dalle 8 alle 20.

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2013

Tav. I

MISSIONE	PROGRAMMA	ATTIVITA'			
		Realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero			
004 L'Italia in Europa e nel mondo	016 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale				Assicurazione del controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di shipsecurity e port facilities-security e attività anticrimine e antimigrazione in concorso con le Forze di polizia; Prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli; Vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche al fine di preservarle e di tutelarne i beni archeologici sommersi; Salvaguardia della fauna marina regolamentando e controllando le attività di pesca; Controllo del denaro marittimo; Concorso in soccorsi per disastri naturali; Gestione amministrativa, reclutamento e mobilitazione personale Marina Militare
007 Ordine pubblico e sicurezza	007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste				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
013 Diritto alla mobilità	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 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.

		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
	005	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 organizzarne, coordinare e regolamentare la navigazione costiera ed interna
	006	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unità da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attività internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalemeccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinando 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
	009		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
	005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	
	009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici; Certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni; Supporto in materia di regolazione, Normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera; Opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilità ciclistica
	010	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche; Definizione programma di edilizia penitenziaria; interventi speciali
	011	Sistemi stradali, autostradali, 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
	006	Ricerca nel settore dei trasporti	Favorire la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attività 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
14		Infrastrutture pubbliche e logistica	
17		Ricerca e innovazione	

			Definizione programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, convenzionata; Vigilanza su cooperative edili; Fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni
19	Casa e assetto urbanistico	002	Politiche abitative, urbane e territoriali
32	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002	Indirizzo politico
33	Fondi da ripartire	003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza
		001	Risorse da assegnare in ambito PA - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione

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 2013
Dirigenti	47	47	38	Dir 1 37
	251	226	181	Dir 2 191
totale Dirigenti	298	273	219	totale Dirigenti 228
			F7 0	
			F6 148	
			F5 - C3S 342	
			F4 - C3 869	
			F3 - C2 1.065	
			F2 - C1S 179	
			F1 - C1 150	
			Totale 3° area 2.753	
			F6 0	
			F5 623	
			F4 - B3S 1.380	
			F3 - B3 1.533	
			F2 - B2 811	
			F1 - B1 300	
			Totale 2° area 4.647	
			F3 628	
			F2 - A1S 32	
			F1 - A1 9	
			Totale 1° area 669	
totale Area	9.216	8.327	7.525	Totale Area 8.069
TOTALE	9.614	8.600	7.744	TOTALE 8.297

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2013

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2013

Tav. 3

Categorie professionali		Numero addetti						Retribuzione media (euro) *	
		Tempo indeterminato			Tempo determinato				
		Partime	Tempo pieno						
		2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
Dirigenti	Dir 1	0	0	25	34	12	13	47	
	Dir 2	0	0	183	190	8	13	203	
	TOTALE DIR	0	0	224	20	26	228	250	
Area 3	F7	0	0	0	0	0	0	0	
	F6	5	0	143	0	0	148	0	
	F5 - C3S	18	26	324	326	0	342	352	
	F4 - C3	53	27	816	379	0	869	406	
	F3 - C2	68	91	997	1.426	0	1.065	1.517	
	F2 - C1S	26	41	153	313	0	179	354	
	F1 - C1	8	8	142	94	0	150	102	
	totale								
	F6	0	0	0	0	0	0	0	
	F5	51	0	572	5	0	623	5	
	F4 - B3S	145	102	1.235	1.213	0	1.380	1.315	
Area 2	F3 - B3	180	215	1.353	1.513	0	1.533	1.728	
	F2 - B2	64	111	747	1.028	0	811	1.139	
	F1 - B1	47	49	253	468	0	300	517	
	totale								
	F3	38	37	590	604	0	628	641	
Area 1	F2 - A1S	3	3	29	35	0	32	38	
	F1 - A1	0	1	9	12	0	9	13	
	totale								
	TOTALE AREE	706	711	7.363	7.416	0	8.069	8.127	

Tav. 4

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2013 CORRELATI A PRIORITÀ POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITÀ POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
1. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E GRANDI OPERE	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14. 3 Sistemi idrici, idraulici ed energetici 14. 11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Proseguzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche Proseguzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali
2. INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	13. Diritto alla mobilità	13. 6 Sviluppo e sicurezza delle mobilità locali 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 delle mobilità stradale

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2013 CORRELATI A PRIORITÀ POLITICHE. MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITÀ POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
3 SICUREZZA	14 Infrastrutture pubbliche e logistica	17.3 Sistemi Istruzionali ed elettronici 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	TITOLO V DELLA COSTITUZIONE comprendente concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche. Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti. Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere. Recezione del nuovo Regolamento Europeo sul prodotto da costruzione
		13 Diritto alla mobilità	Miglioramento dell'livello di sicurezza nei trasporti 13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 13.2 Autotrasporto ed intermodalità 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale 13.9 Sviluppo e sicurezza delle navigazioni e dei trasporti marittimi e per vie d'acqua (mare)
		7 Ordine pubblico e sicurezza	Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo Controllo e vigilanza a livello 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 opportunità

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2013 CORRELATI A PRIORITA' PCLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
• 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, ratificazione 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 regole nazionali in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	• Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, ratificazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità
		32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni di competenza pubbliche	• Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, ratificazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità

5

SA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE

(importi in migliaia di Euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Standardimento						Impagno (a)	Spese di cassa (a)	R. utenze n. addetti (b)	Grado informatizzazione (c)		
			2012 (d)	2013 (d)	2014 (e)	2015 (e)	2012	2013						
4 L'Italia in Europa e nel mondo	Cooperazione internazionale	1.76	100.000	100.000	10.200	5.100	180.000	100.000	4.615	100.000		x		
Totale			180.000	180.000	16.200	5.300	180.000	100.000	4.616	100.000				
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.5 Sicurezza e controllo dei trasporti e delle cose	1.77	749.563	755.869	731.017	744.113	715.135	730.241	730.249	722.175	11.225	10.954	x	
Totale			749.563	755.869	731.017	744.113	715.135	730.241	730.249	722.175	11.225	10.954		
13. Diritti alla mobilità	13.1 Trasporto e circolazione della persona	1.78	338.163	366.924	276.262	272.064	321.262	342.022	343.493	337.067	4.044	3.874	x	
	13.2 Autostrade ed intermodali		264.064	331.021	469.038	117.248	263.525	308.445	283.065	273.861	60	100	x	
	13.3 Viaggio e mobilità dei servizi		132.761	142.110	129.160	120.921	132.732	140.524	133.412	121.275	80	81	x	
	13.4 Mobilità dei servizi		2.147.000	2.147.000	2.147.000	2.147.000	2.147.000	2.147.000	2.147.000	2.147.000	36.942	76	75	x
	13.5 Mobilità dei servizi		1.170.371	5.841.160	5.882.164	5.583.047	767.683	5.700.148	876.229	5.114.510	86	87	x	
	13.6 Mobilità dei servizi		1.261.962	7.817.409	7.682.051	6.975.880	2.732.467	7.474.704	2.871.874	7.804.807	931.452	172	171	x
Totale			1.261.962	7.817.409	7.682.051	6.975.880	2.732.467	7.474.704	2.871.874	7.804.807	931.452	172	171	x

SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE
(importi in migliaia di Euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti						Impegni (3)	Spese di cassa (a1)	R. utmne n. oddetti (b)	Grado informazione (c)	
			2012 (d)	2013 (d)	2014 (e)	2015 (e)	2012	2013					
14. Infrastrutture	14.1. Infrastrutture delle infrastrutture di servizi		55.251	55.251	35.740	35.620	90.745	40.058	70.963	44.563	264	266	x
Pubbliche e Logistica	14.2. Infrastrutture, impianti e servizi di gestione e di produzione e delle costruzioni												
	14.3. Opere idrogeologiche, idrauliche ed energetiche e delle costruzioni		7.746	6.329	4.853	4.845	7.103	5.617	6.061	5.422	72	66	x
	14.4. Opere dell'infrastruttura stradale, ferroviaria, portuale e aerea		2.630.411	3.424.766	3.131.024	2.564.479	2.505.179	3.283.901	2.647.308	2.545.974	1.004	1.003	x
	14.5. Opere pubbliche, servizi e servizi urbani		1.141.720	1.237.060	1.269.220	1.740.611	660.694	667.866	1.247.058	660.581	66	67	x
	Totale		3.463.206	4.724.354	4.470.986	4.335.561	3.272.656	4.203.492	3.972.930	3.277.840	2.086	2.021	
15. Ricerca e innovazione	15.1. Ricerca e sviluppo dei trasporti		4.251	4.251	4.250	4.247	4.208	4.208	4.099	4.079			x
	15.2. Ricerca e sviluppo e innovazione urbana		4.251	4.251	4.250	4.247	4.208	4.208	4.099	4.079			
	Totale		8.502.073	8.502.073	8.502.073	8.502.073	8.502.073	8.502.073	8.502.073	8.502.073	63	65	x
16. Città e assetto urbanistico	16.1. Assetto urbano e territorio		13.001	14.424	12.783	12.877	12.408	12.687	12.236	11.822	158	161	x
	16.2. Servizio pubblico		70.330	86.936	62.081	64.515	50.443	73.265	59.645	69.190	925	683	x
	Totale		84.330	100.366	76.144	77.192	71.461	85.952	76.880	88.012	1.063	1.144	
33. Fondi da riportare	33.1. Fondi da riportare		3.804	5.543	5.141	3.214	-	636	15.326	4.733			x
	Totale		3.804	5.543	51.941	52.188	-	636	15.326	4.733			

Note:	
(a) impegni in conto competenza	
(a1) totale pagato	
(D) dati relativi agli anni-persona da fonte budget dello Stato ("budget: risotto") Per il programma 7.7 Il dato degli anni-persona comprende il personale civile ed il personale militare.	
(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 27 dicembre 2013, n. 148	

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 2



*Il Ministro
delle infrastrutture e dei trasporti*

Prot. n. 178/3.3/OIV

Roma, 5.3.2012

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 contabilità e finanza pubblica;

VISTA la legge 7 aprile 2011, n. 39 che ha apportato “Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, conseguenti alle nuove regole adottate dall'Unione europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri”;

VISTO il decreto legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106 concernente “Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia”;

VISTO il decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123 in materia di “Riforma dei controlli di regolarità amministrativa e contabile e potenziamento dell'attività di analisi e valutazione della spesa, a norma dell'articolo 49 della legge 31 dicembre 2009, n. 196”;

VISTO il decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, recante “Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”;

VISTO il decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, recante “Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari”;

VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 183, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)”;

VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 184, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014”;

VISTO il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante “Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici”;

VISTO il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative;

VISTO il decreto legge del 24 gennaio 2012 n. 1 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività";

VISTO il decreto legge del 9 febbraio 2012 n. 5 in materia di semplificazione e sviluppo;

VISTA la decisione di finanza pubblica per gli anni 2012-2014 e, in particolare, l'Allegato "Infrastrutture";

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 e 16 aprile 2010, recanti gli indirizzi per la programmazione strategica e la predisposizione delle direttive generali dei Ministri per l'attività amministrativa e la gestione;

VISTO l'atto di indirizzo ministeriale 28.02.2011, n. 204/3.3/OIV con il quale sono state individuate le priorità politiche da realizzarsi nel 2012 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 2012 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 gennaio 2012 n. 3/GAB;

EMANA

la seguente direttiva

**ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE
L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA
REALIZZARSI NEL 2013**

1. QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

L'attuale difficile situazione della finanza pubblica impone la rigorosa necessità di ottimizzare la spesa del bilancio statale e di raggiungere tempestivamente gli obiettivi recentemente fissati dal Governo e dal Parlamento, con particolare riguardo al risanamento strutturale, al processo di consolidamento dei conti pubblici ed al raggiungimento del pareggio di bilancio per il 2013; ciò in armonia con gli impegni assunti con le Autorità Europee.

I tre principi su cui punta il programma di Governo per traghettare l'economia nazionale fuori dalla spirale recessiva ed allinearla ai ritmi di crescita dei partners europei ed internazionali sono crescita, rigore ed equità. Il Governo cerca di affrontare una situazione molto complicata usando le tre grandi leve del rigore, senza il quale il paese non avrebbe la credibilità per andare avanti, dell'equità, che oggi vuol dire lavoro prima di tutto, e della crescita, ossia lo strumento per poter avere le risorse del rigore e per realizzare praticamente equità. Il programma si divide in due parti e mira ad intervenire sia sul risanamento, sia sullo sviluppo.

Il pacchetto di riforme strutturali approvato per facilitare la crescita mira a rimuovere due grandi vincoli che hanno compresso per decenni il potenziale di crescita dell'Italia: l'insufficiente concorrenza dei mercati e l'inadeguatezza delle infrastrutture.

Il mondo delle infrastrutture, dei grandi, medi e piccoli lavori pubblici, ha una particolare rilevanza sia perché questi mettono energia e risorse nel sistema sia perché creano competitività di sistema. Le infrastrutture, quindi, hanno una funzione sia immediata, di contrapposizione alla recessione, sia strutturale, di rafforzamento del Paese. Le infrastrutture sono un punto non forte del nostro Paese, che ha accumulato un ritardo importante nel corso degli ultimi decenni, sicuramente anche negli ultimi anni. E' necessario fare in modo che questo ritardo vada progressivamente a colmarsi. Anche in questo caso «sostenibile» è la parola chiave perché, non solo parlando di crescita, ma parlando di infrastrutture e lavori pubblici, i concetti di sostenibilità sociale, finanziaria e ambientale sono particolarmente rilevanti.

I ritardi nel settore delle infrastrutture sono stati determinati dalla mancanza di risorse, ma anche da un sistema procedurale, autorizzativo, decisionale estremamente farraginoso, disincentivante del capitale privato.

Un capitolo importante dell'azione di Governo è dedicato a questo tema. Sono state introdotte una serie di norme per rendere più efficace e realistica la programmazione, la scelta delle priorità, il meccanismo attraverso il quale i lavori pubblici da realizzare possono essere identificati; sono state semplificate e accelerate diverse procedure anticipando taluni passaggi, mettendo insieme delle fasi; sono state introdotte o enfatizzate delle misure già prese anche dai Governi precedenti per attirare capitale privato. Attraverso norme migliori, da mettere a disposizione del privato e delle pubbliche amministrazioni, è possibile contribuire a recuperare il ritardo infrastrutturale, a fronteggiare più facilmente la recessione e a favorire la costruzione di produttività a livello di sistema. Sul tema generale delle procedure deve essere impegno comune trovare tutti i meccanismi che possano, da una parte, semplificare e, dall'altra, dare stabilità alla normativa in questo campo; più ancora delle risorse, possono le norme, per facilitare i lavori. Le norme, tuttavia, devono essere conoscibili, stabili, affidabili, diversamente, le imprese non sanno su che cosa possono basarsi.

L'altro obiettivo nel campo delle infrastrutture è quello di trovare tutti i progetti che possono partire e che sono bloccati, tutti quei cantieri che non riescono ad andare avanti per problemi procedurali, tutte le risorse allocate e non spese, tutte le decisioni a cui magari manca l'ultima firma, tutti i contenziosi che possono essere sbloccati.

Da questo punto di vista, sono stati riattivati o attivati dal CIPE nel mese di dicembre 2011, oltre 12,5 miliardi di lavori distribuiti su tutto il territorio nazionale. A questo importo si aggiungono, come investimenti - non solo in infrastrutture - nel Sud, circa 3 miliardi, per un ammontare complessivo di risorse sbloccate pari all'equivalente di un 1 punto percentuale di PIL, che naturalmente dovrà essere speso il più velocemente possibile.

Sul tema delle infrastrutture e sui lavori pubblici, che tocca molto il mondo dei trasporti, sarà necessario lavorare anche in un'ottica di migliori standard mondiali, di regole europee, di integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, di valorizzazione della collocazione dell'Italia e delle sue regioni del sud in mezzo al Mediterraneo.

In relazione alla piattaforma logistica c'è il ruolo sempre più importante del mondo dei porti; come accade in altri settori e per altri tipi di infrastrutture, di porti in Italia ce ne sono molti, forse troppi, ma i porti devono essere valorizzati

sia sotto il profilo dei collegamenti, sia sotto i profili dell'autonomia finanziaria, delle attrezzature, del coordinamento. Il tema del rapporto con l'Europa in questi campi è particolarmente importante; l'Italia può giocare un ruolo importantissimo sul fronte dei corridoi e in tutta l'area dell'energia.

Riguardo il capitolo casa, non di responsabilità esclusiva dello Stato centrale, è di notevole importanza il ruolo del Ministero; sono già state dedicate a tale settore cifre importanti, quasi un miliardo di euro, al mondo degli alloggi popolari in collaborazione con le fondazioni dell'*housing* sociale e la Cassa depositi e prestiti. Altre iniziative possono essere prese con altri Ministeri come il tema delle *smart cities*, di tutto ciò che può rendere più vivibile, funzionante ed efficiente gli agglomerati metropolitani dal punto di vista della sanità, della logistica interna, della mobilità delle persone e delle merci e dell'*e-government*.

Dovrà proseguire la realizzazione dei grandi lavori in campo ferroviario, viario, sul fronte di aeroporti e porti, ma, ad esempio, un tema che non deve essere trascurato è la potenzialità che può venire dai fiumi.

Per quanto riguarda la TAV, l'Italia ha impegni europei importanti. Il Governo intende rispettare questi impegni, con una maggiore attenzione al dialogo col territorio.

Il ritardo nei pagamenti della pubblica amministrazione, è uno dei temi più rilevanti su cui il Governo si sta adoperando anche attraverso l'adozione della direttiva europea sui pagamenti.

Riguardo il riordino di ANAS S.p.A., fino alla data di adozione dello statuto dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, e comunque non oltre il termine fissato dalla normativa vigente, le funzioni e i compiti ad essa trasferiti continuano ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dagli altri uffici di ANAS. Con riferimento alle concessioni autostradali il Ministero curerà gli aggiornamenti tariffari verificando gli investimenti posti in essere o non realizzati dai concessionari e correlando a tali verifiche l'erogazione dei finanziamenti.

Circa l'importanza dei corridoi transeuropei e delle autostrade del mare, il Consiglio europeo ha ribadito l'importanza dell'Italia su un gran numero di corridoi. Il Governo ha chiesto di estendere anche alle autostrade del mare il trattamento di cofinanziamento europeo, soprattutto per un Paese come l'Italia che è fra quelli, non l'unico, che nel Mediterraneo devono assicurare nuovi collegamenti con tutto il mondo del Nord Africa.

Un tema di notevole importanza è quello della coesione e del riequilibrio infrastrutturali fra le diverse aree territoriali, dell'importanza del Sud, della necessità di non guardare soltanto alle opere completabili, molto spesso più presenti nel Nord e nel Centro che nel Sud perché questo porterebbe a una maggiore disattenzione nei confronti del Sud.

Al trasporto aereo, naturalmente, occorre lavorare. Sono stati, negli anni passati, aggiunti errori ad errori. Oggi vi sono tanti aeroporti, pochissimi di qualità e di dimensione adeguata.

Il Governo attribuisce particolare importanza al "Piano Nazionale di edilizia scolastica" che ha ad oggetto la realizzazione di interventi di ammodernamento e recupero del patrimonio scolastico esistente, anche ai fini della messa in sicurezza degli edifici, e di costruzione e completamento di nuovi edifici scolastici, da realizzare, in un'ottica di razionalizzazione e contenimento delle spese correnti di funzionamento, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti.

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 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, 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", iniziative specifiche saranno adottate per il rafforzamento delle modalità di rendicontazione sociale, d'intesa con valutatori esterni (stakeholder 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 2013, le priorità politiche già individuate negli anni scorsi, 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" con lo sblocco e lo sviluppo delle grandi opere ed il coinvolgimento nella misura maggiore possibile dei capitali privati, 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;
6. Attuazione delle nuove misure per le opere di interesse strategico di cui all'art. 41 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito nella legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Priorità politica 2 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Arene 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;
2. Interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammmodernamento del trasporto pubblico locale anche alla luce delle nuove norme introdotte con il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216;
3. 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;
4. 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;
5. 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

Arene di intervento:

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

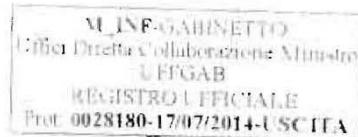
Priorità politica 4 - Ammodernamento del Ministero

Arene 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.

Corrado Passera

Av. 1

Mr. 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

In questo periodo è in corso la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iniziata con la pubblicazione del D.P.C.M. n. 72 dell'11 febbraio 2014, che porterà per gli esercizi finanziari futuri ad una rivisitazione delle missioni/programmi di alcuni capitoli attinenti anche alle spese di funzionamento con la loro conseguente riallocazione nei diversi centri di responsabilità di questa Amministrazione.

Per completare il quadro di riferimento entro il quale collocare l'attività gestionale, bisogna evidenziare che questa Amministrazione ha subito un rilevante impatto dalle disposizioni normative di contenimento della spesa pubblica che si sono succedute nel corso degli ultimi anni e che hanno ridotto sensibilmente le risorse finanziarie assegnate.

Tali riduzioni, intervenute su una struttura che era stata soggetta all'accorpamento di due precedenti ministeri, hanno amplificato nel tempo gli effetti negativi sull'attuazione dei programmi di competenza e sulla programmazione dell'attività istituzionale anche alla luce della riorganizzazione sopra descritta.

Tale situazione di base ed il continuo protrarsi di tagli effettuati negli ultimi anni alla luce dell'esigenza di operare nel settore pubblico una "spending review" ha ulteriormente aggravato il quadro debitorio pregresso relativo alle spese di

funzionamento, la cui ulteriore riduzione operata mette a rischio lo svolgimento delle funzioni.

Nell'anno 2013, il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211 "Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" disciplinava la 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 nell'esercizio finanziario 2013 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. 167/2011 sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale ed i relativi compiti ad essi demandati.

La struttura del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale era articolata a livello centrale in 9 direzioni generali funzionalmente dipendenti dal Dipartimento e a livello periferico, in 9 provveditorati interregionali

alle opere pubbliche. Una delle direzioni dipendenti dal Dipartimento è la Direzione Generale del personale e degli affari generali, articolata in 3 sedi a livello centrale, alla quale è stata affidata la gestione unificata dei capitoli per le spese di funzionamento anche per l'esercizio finanziario 2013.

La struttura del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici era 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 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.

Hanno operato, 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, mentre il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che avrebbe dovuto subire la stessa sorte ha avuto una proroga fino al 30 giugno 2013.

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, nonché i ripetuti tagli (lineari) che il Ministero

dell'Economia e delle Finanze applica in diversi momenti dell'anno, comportano la necessità di rimodulare continuamente 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.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con meri tagli lineari, è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali che questa Amministrazione avrebbe dovuto affrontare.

Le implicazioni sono risultate ancora più negative per effetto della complessità della struttura organizzativa distribuita sul territorio nazionale e dei numerosi provvedimenti di riordino del Ministero stesso che ha vissuto nell'ultimo decennio radicali modifiche istituzionali.

Si è cercato, pertanto, 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 Regolamento di esecuzione ed attuazione 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”; legge 24/12/12 n.228 recante “disposizioni per la formazione del bilancio annuale pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013); legge 24/12/2012 n. 229, recante l’ approvazione del “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013/2015”.

Per quanto riguarda le modalità di gestione, viene utilizzato come d’altronde avviene per le altre Amministrazioni centrali dello Stato, il sistema informativo e informatico messo a disposizione dal MEF (sistema SICOGE). Tale sistema consente di monitorare costantemente i flussi finanziari ed economici nonché di produrre direttamente i documenti contabili.

Inoltre, le strutture periferiche dell’Amministrazione - Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche e gli Uffici della Motorizzazione- hanno iniziato ad utilizzare, a partire solo dall’esercizio finanziario 2012, il sistema SICOGE.

Una specifica posizione debitoria da segnalare per l’esercizio finanziario 2013, e rientrante tra le spese assegnate per tipologia e per competenza alle Capitanerie di Porto, è quella riferita ai debiti contratti nei confronti della società Telecom Italia S.p.A., la quale assicura servizi radioelettrici inerenti la sicurezza della navigazione marittima, nonché quelli inerenti il sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System).

Tali attività, in virtù del carattere di pubblico servizio, hanno caratteristica di obbligatorietà in attuazione della normativa internazionale (regole 4, 5, 7, 8 e 9 del capitolo IV, come sostituito dagli emendamenti del 1988, dell'allegato alla Convenzione SOLAS 1974/83, ratificata e resa esecutiva con Legge 23 maggio 1980, n. 313), ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Tale situazione è di estrema criticità, in quanto il debito che si forma sul capitolo 2200/01, da cui sono tratte le risorse finanziarie finalizzate ad onorare il contratto scaduto il 31 dicembre 2008 e prorogato in via tecnica con la società Telecom Italia S.p.A., non solo risulta essere di importo significativo ma aumenta di anno in anno a parità di costi del servizio, in conseguenza dei tagli operati sul bilancio dalle ripetute manovre di contenimento della spesa. Ne è la riprova che solo l'accesso al Fondo di cui all'articolo 1, comma 50 della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, " Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006) " ha permesso di azzerare il debito fino al 31 dicembre 2012.

Al riguardo, lo stanziamento insufficiente ha comportato che la gara espletata per l'affidamento dei servizi in discorso nel biennio 2009/2010 sia andata deserta; ciò ha provocato l'attuale anomala situazione nella quale la società Telecom Italia S.p.A. continua ad effettuare le attività connesse alla sicurezza della navigazione, obbligatorie per legge, in assenza di uno strumento contrattuale.

A seguito di proposte la Corte dei Conti ha rilevato l'esigenza "nell'ipotesi in cui non risultì praticabile l'internalizzazione del servizio, di procedere

all'espletamento di una nuova gara", attività, tuttavia, impossibile con le risorse attualmente disponibili.

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.

Nell'esercizio finanziario 2013, grazie dalla disponibilità di fondi assegnata dal Ministero dell'economia e delle Finanze con DMT n. 40124 del 2013, si è riusciti a ripianare buona parte delle situazioni debitorie segnalate negli appositi prospetti al citato Ministero aventi però quale limite temporale il 31.12.2012.

Al riguardo, si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione.

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.

Già dall'esercizio finanziario 2013 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. Affiancare alla centralizzazione contabile delle spese postali la centralizzazione contrattuale delle stesse, prevedendo il ricorso al libero mercato, ora possibile.

Esercizio mezzi di trasporto.

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.

In collaborazione con i Capi Dipartimento è stato, pertanto, effettuato un censimento completo di tutto il parco auto (proprietà e noleggio) comprendente anche i mezzi a servizio operativo e di Polizia Stradale ed avviato un processo di revisione del fabbisogno, che ha portato ad una prima dismissione dei mezzi più vetusti.

Sulla base del censimento fatto verrà effettuata centralmente una razionalizzazione del fabbisogno con conseguente riduzione della spesa.

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 U.P.P. - Via Caraci ex Min. Trasporti - Via

dell'Arte ex Marina – Viale del Policlinico sede staccata UCB con spese a carico del Ministero).

Per quanto attiene le spese di forniture per gli uffici è stata disposta la drastica riduzione dell'acquisto di beni mobili utilizzando quelli già disponibili, nel pieno rispetto dei massimali di spesa imposti dalla legge. Relativamente alle forniture per il materiale di facile consumo è stata predisposta una circolare, all'inizio dell'anno, con la quale venivano sensibilizzate le strutture al contenimento della spesa e venivano date indicazioni per segnalare i fabbisogni previa autorizzazione dei dirigenti responsabili. Per le spese telefoniche già dall'esercizio finanziario 2012, si è aderito ad una nuova convenzione Consip, che ha comportato riduzione 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 che è stata attivata dal 2013 e comporterà una riduzione di spesa.

Per quanto attiene le spese per utenze pur se incomprimibili, tenuto conto della natura delle stesse, è proseguito nel corso del 2013 l'accorpamento e la chiusura di ulteriori 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.

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, i capitoli di spesa pertinenti risultano carenti di adeguata copertura finanziaria; in particolare modo le attività di ispezione e vigilanza di competenza dei Provveditorati interregionali alle OOPP, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica, risultano vieppiù carenti di copertura attesa l'abrogazione dell'art. 24 del D.L.112/2008 che, pur importando il venir meno della copertura finanziaria dei rimborsi spese dovuti a detto personale, non ha soppresso il compito d'istituto.

Infatti è ancora aperta la questione relativa alla copertura finanziaria di detti rimborsi spese, che veniva assicurata da versamenti in contro entrate su capitoli intestati a questa Amministrazione (cap. 2378) ed al Ministero dell'Economia (cap.

2066) e gli importi in parola avrebbero dovuto essere riassegnati all'attuale capitolo 1240 (già 1244) dello stato di previsione della spesa di questo Ministero.

Tuttavia la procedura delle riassegnazioni non è stata mai fluida né automatica e, conseguentemente, il capitolo da ultimo citato è stato sempre carente dei fondi sufficienti per provvedere ai rimborsi spese in favore del personale dipendente che effettua tuttora, per privati o altre Amministrazioni, sopralluoghi, accertamenti e vigilanza sulle opere dei consorzi di bonifica etc.

Per la sopra descritta ragione, quest'Amministrazione l'11 ottobre 2004 con nota n. 5733 aveva proposto al Ministero dell'Economia RGS IGPB di riclassificare la spesa da "onere inderogabile" a "spesa obbligatoria", riportandola cioè alla categoria attribuita fino al 2002.

La richiesta peraltro non ha avuto seguito e, come già sopra detto, le norme di cui al RDL 5 settembre 1938 n.1536 e la legge 180 del 11 marzo 1953 sono state abrogate dall'art.24 del DL 112/08 convertito in legge 133/08.

Comunque non risulta venuto meno il compito affidato dall'Amministrazione che continua ad essere svolto dal personale, ad oggi peraltro ancora in credito nei confronti dell'amministrazione per gli anni pregressi, mentre continuano invece i versamenti in conto entrate sul cap. 2066 nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a cura del Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali, delle quote per gli accantonamenti per le spese di alta sorveglianza riconosciute ai nuclei del personale dei Provveditorati che certificano gli stati di avanzamento lavori per l'esecuzione di opere a cura dei consorzi di bonifica.

Atteso quanto sopra, sarebbe indispensabile disporre la reintroduzione della normativa in parola in un idoneo veicolo normativo, in quanto i compiti di cui alla normativa citata non sono venuti meno, sicché possa essere conseguentemente interrotta l'attività come sopra descritta tuttora espletata da funzionari dei Provveditorati, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere rilevanti (opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica) con eventuali pesanti ricadute sulla salute pubblica o sulla sicurezza (sistemazioni idraulico-forestali) del territorio.

In particolare si segnala che sono pervenute richieste di liquidazione e pagamento di importi certificati come sopra è detto da parte di alcuni Provveditorati e che è stato necessario richiedere di attingere, per soddisfare i creditori per pari importo, al fondo consumi intermedi, con assegnazione delle risorse al capitolo 1240.

In merito l'Ufficio Centrale di Bilancio, per le vie brevi, si è espresso negativamente e, pertanto nel breve periodo non sembrano intravedersi soluzioni al problema, fermo restando che le attività sono state svolte ed il relativo debito deve essere liquidato e pagato.

Spese Legali

Preme sottolineare la difficile situazione dei capitoli afferenti alle spese legali anche se non appartenenti alla categoria 2 - consumi intermedi.

Il pagamento delle spese di giudizio (spese di natura obbligatoria) nel corso dell'anno 2013, come anche negli anni precedenti, ha prodotto notevoli situazioni debitorie esclusivamente nei confronti delle competenti Tesorerie dello Stato. Ciò a

causa della scarsa o inesistente copertura finanziaria dei vari capitoli di spesa in gestione all'ufficio.

In particolare ad esempio, il capitolo 1640, facente capo alla direzione Generale per l'Edilizia, essendo lo stesso istituito da sempre "per memoria", costringe a provvedere al pagamento dei numerosi contenziosi, sorti principalmente presso i Provveditorati, con la speciale procedura in conto sospeso. Di conseguenza maturano debiti notevoli nei confronti delle varie Tesorerie coinvolte.

Alla luce di quanto sopra è necessario un riordino normativo teso a semplificare la procedura di pagamento delle spese legali e ad agevolare il controllo sui contenziosi.

Infatti, a fronte di una ormai consolidata tendenza normativa tesa a rendere sempre più autonoma e snella l'attività degli uffici centrali e periferici dell'amministrazione, la gestione delle spese legali resta ancorata alla logica accentratrice del potere di controllo, che aveva senso allorquando al livello locale e periferico detto controllo si sentiva e se ne percepiva la funzione.

Oggi l'autonomia funzionale degli uffici contrasta con la complessa gestione delle spese legali che potrebbero essere direttamente pagate dall'ufficio coinvolto in un contenzioso, insieme alla sorte e agli interessi, evitando l'inutile frammentazione in più uffici ed in momenti diversi di due aspetti della stessa questione.

Ciò determinerebbe l'assoluto vantaggio di velocizzare la procedura di pagamento con un notevole risparmio di risorse economiche ed umane e di mezzi.

b. MECCANISMI DI FORMAZIONE DI DEBITI

L'accumulo del debito nell'anno 2013 e soprattutto negli esercizi finanziari trascorsi relativo ai capitoli di spesa della categoria economica 2, come già fatto presente, è dovuto alla riduzione di risorse previste nelle ultime leggi finanziarie e dai continui tagli lineari effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Inoltre, delle situazioni debitorie segnalate da questo Ministero maturate alla data del 31 dicembre 2012, il Ministero dell'economia e delle Finanze, con decreto n. 40124, ha assentito al ripianamento solo di alcune di esse.

Questa Amministrazione ha predisposto un Piano di rientro DI (MEF MIT) 337/2013 per la parte non assentita che, nonostante i ripetuti sforzi, non ha permesso di ripianare completamente le situazioni debitorie già rappresentate, né di arginare il formarsi di nuovi debiti nell'esercizio 2013.

QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

Per quanto riguarda la situazione debitoria inerente i capitoli specificatamente gestiti dal Centro di Responsabilità n. 4 - di seguito si riporta la Tavola 1 per l'esercizio finanziario 2013, nella quale si forniscono indicazioni aggregate sulla consistenza dei debiti, articolati per categoria economica e sul loro smaltimento.

Si sottolinea che l'unica categoria economica interessata è quella relativa ai consumi intermedi e che il debito, in assenza di interventi legislativi ad hoc, si forma ogni anno (analogo debito era, infatti, per l'anno 2012), a conferma di come la disponibilità di risorse sui capitoli risulti insufficiente.

1 Missione: Ordine pubblico e sicurezza (7)

Programma: Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)

Centro di Responsabilità: Capitanerie di porto (4)

Tavola 1- Riepilogo della situazione debitoria dell'amministrazione (valori in euro)

Categoria economica	Situazione debitoria al 31 dicembre	Smaltimento debiti 2013
	2013	
2 - Consumi intermedi	6.133.638,38	//
Totale	6.133.638,38	//

1.1. Analisi dettagliata delle posizioni debitorie

Di seguito si riporta la Tavola 2 per l'esercizio finanziario 2013, nella quale si forniscono indicazioni maggiormente dettagliate in merito alla consistenza totale del debito ed agli esercizi di formazione. Sono forniti, altresì, tutti i dati, sia anagrafici che contabili, del capitolo in corrispondenza del quale si forma la citata posizione debitoria. Si noti che è stata impegnata la totalità delle risorse disponibili, evidenziando che la causa di tale situazione non è da rinvenirsi nella gestione del capitolo, quanto in un suo insufficiente stanziamento. Al riguardo, vista l'obbligatorietà del servizio che la società Telecom Italia S.p.A. espleta, sia in sede di previsione che di assestamento di bilancio, sono state più volte avanzate richieste di integrazione dello stanziamento del capitolo in parola, fino al 2013 mai accolte.

Missione: Ordine pubblico e sicurezza (7)

Programma: Sicurezza e
controllo nei mari, nei porti e
~~sulle coste (7.7) Centro di~~

Esercizio finanziario 2013												
Categoria economica	C D R	Codice Missione	Codice Programma	Capitolo	Pian o Gest ionale	Denomina zione P.G.	Situazion e debitoria al 31 dicembre	Eser cizio di form azio	Smalt imen to debiti	Stanzia mento definitivo	Impegn ato a rendico nto	
2	4	7	7	2200	1	Spese per il servizio di lancio di bollettini meteorologici per le navi del mediterraneo e per la raccolta delle info meteorologiche	6.133.638,38	2013	//	5.431.197,00	5.431.197,00	
Totale: € 6.133.638,38												

Per quanto attiene ai capitoli di funzionamento (categoria 2 -consumi intermedi-) la cui gestione è affidata alla Direzione Generale del personale e degli AA.GG., la tabella sottostante contiene i dati relativi alle situazioni debitorie generate nel corso dell'esercizio finanziario 2013 suddivise per tipologia di spesa:

DEBITI ANNO 2013

DESCR.	IMPORTO	CAPITOLO
CONSUMI IDRICI	€ 25.548,37	1238/16
" "	€ 75.645,12	1221/26
TARES	€ 10.265,42	1220/40
AMA	€ 1.495,60	1238/44
FORNITURA GAS METANO	€ 9.783,74	1238/16
" "	29351,23	1221/26
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 24.601,59	1238/16
" "	€ 213.097,08	1221/26
FORNITURA BUSTE INTESTATE	€ 3.057,34	1222/19
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 205.385,42	1622/11
NETTEZZA URBANA	€ 506.436,76	1238/44
SERV. DI PULIZIA	€ 1.080,00	1238/16
NOLEGGIO FOTOCOPIATRICE	€ 22.470,99	1058/7
FACCHINAGGIO	€ 5.584,81	1238/17
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 84.160,43	1058/8
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 192.403,29	1238/16
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 29.804,15	1609/7
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 27.071,39	1611/7
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 39.155,31	1617/7
FORNITURA ENERGIA ELETTRICA	€ 54.398,98	2941/6
DEBITI SVCA	€ 33.070,04	1238/16
DEBITI SVCA	€ 39.618,73	1238/17
TOTALE	€ 1.607.937,42	

**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, questa Amministrazione, con l'ausilio ed il supporto tecnico degli uffici a cui è stata assegnata la gestione contabile –a qualsiasi titolo- dei capitoli a cui le spese si riferiscono, ha definito il piano di rientro del debito concretizzato nel DI (MEF MIT) 337/2013 a seguito dell'intesa con la RGS ai sensi dell'art. 5 c. 4 del DL 35/201 "Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali. Disposizioni per il rinnovo del Consiglio di presidenza della giustizia tributaria", ed ha anche avanzato strategie di intervento strutturali/organizzative, per evitare il perdurare dell'accumulo di situazioni debitorie ad ogni chiusura di esercizio finanziario.

Purtroppo, nonostante gli sforzi attuati da questa Amministrazione, si sono formate anche nel corso dell'esercizio finanziario 2013 ulteriori situazioni debitorie relative ai capitoli di funzionamento, maggiormente sofferenti dai vari tagli lineari,

attuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (DMT 086506/2013 e D.L. 120/2013).

A tal proposito, nel corso delle ultime legislature il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha operato una serie di misure, al fine di razionalizzare gli spazi degli uffici e degli archivi, riuscendo così ad ottenere una sensibile riduzione delle spese. In questo senso è iniziato un lavoro di 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 funzionamento, già da diversi esercizi finanziari in estrema sofferenza.

Tali argomentazioni sono state più volte 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.

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 di chiusura di Uffici:

- sedi di Roma – Via Ciamarra (Capitanerie di Porto) – Via Nola (Dipartimento Trasporti) – Via delle Cincie (Dipartimento Trasporti) con trasferimento del personale presso Via Salaria e Via di Settebagni; Palermo - Via Morselli ,4 (Dipartimento Infrastrutture), tutte completate nel 2012;
- in Emilia Romagna è in fase di completamento (avviata nel 2012) la chiusura dell'Ufficio Operativo di Forlì (Dipartimento Infrastrutture) con

trasferimento del personale presso l'omonimo ufficio di Ravenna ed è già avvenuta nel 2012 la riduzione di superfici a Bologna – Piazza dell'VIII Agosto, e ad Ancona – Via Vecchini, 3 (Dipartimento Infrastrutture) nonché la chiusura delle sedi di Via Marconi, 6 e Via Marconi, 8 – Bologna (Dipartimento Trasporti);

- l'Ufficio Tecnico Dighe (Dipartimento Infrastrutture) ha effettuato nel 2013 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 ed analoga procedura è stata effettuata per l'UTD di Via Ricasoli a Firenze;
- sono state definitivamente portate a termine nel 2013 le operazioni di chiusura riguardanti le seguenti sedi periferiche del Dipartimento Trasporti: Bolzano – Via Amba Alagi, Firenze – Via S. Croce dell'Osmannoro, Prato –Via Gonfienti, Afragola – Contrada Salicelle, Genova – Via Scarsellini e Via De Marini, Asti – Corso Savona e Via Trieste, Alba – Via Riondello, Bari – Via Vaccaro.

Per il Dipartimento Infrastrutture è stata chiusa la sede di Vicenza – Via Bonollo.

- è stato completato nel corso del 2013 il trasferimento (beni mobili e personale) della sede dell'ex IVCA, poi SVCA (istituita con D.M. 341 del 1.10.2012 ai sensi del D.L.29.12.2011 convertito in Legge n. 14 del 24.2.2012) ora, ai sensi del DPCM n. 72 del 11/02/2014, D.G. per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, dall'immobile sito in Via Po

- Roma alla sede centrale di Via Nomentana e P.zza della Croce Rossa, realizzando un risparmio annuale di circa 1.000.000,00 di Euro.

L'Amministrazione, al fine di completare il quadro complessivo delle dismissioni di immobili e/o accorpamenti presso altre sedi, continua il lavoro di analisi per attuare ulteriori provvedimenti condivisi con i responsabili degli uffici periferici.

Anche se di probabile minor impatto/risparmio, è in corso un processo di digitalizzazione dell'Amministrazione che, attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie, mira a ridurre sensibilmente i costi di funzionamento.

A tale riguardo, è iniziato il processo di dematerializzazione della corrispondenza ed informatizzazione dei flussi documentali, che prevedendo un uso massivo della firma digitale e della pec, consentirà di ridurre sensibilmente le spese postali, aumentando l'efficienza della macchina amministrativa.

Analogamente, è stata avviata la migrazione delle linee telefoniche analogiche verso quelle digitali, che oltre ad abbattere le spese di fonia consente la fruizione di evoluti servizi di comunicazione.



Maurizio Lupi

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 5,60



171640003540