

Sulla base del contratto di mutuo stipulato da ANAS S.p.A. con la Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. in data 17.11.2006, si è provveduto – con D.M. n. 4639 del 24.11.2006 - all'impegno del limite quindicennale, a valere sul capitolo **7513**.

I pagamenti, in favore della Cassa Depositi e Prestiti, avvengono – a decorrere dal 31.12.2006 – con cadenza semestrale.

Nell'esercizio finanziario 2010, è stata erogata la somma di € 2.000.000,00.

Legge base: n. 295 del 3 agosto 1998, art. 3, comma 1;
n. 448 del 23 dicembre 1998, art. 50, lett.g).

Durata: 15 anni (2002 – 2016)

Scopo della legge:

Costruzione dell'autostrada Pedemontana Veneta, con priorità, relativamente all'autostrada A31, al tratto tra Dueville (Vicenza) e Thiene (Vicenza) e, con riguardo all'autostrada A27, al tratto tra Treviso e Spregiano (Treviso).

L'opera è inclusa nel 1° Programma delle opere strategiche, approvato dal CIPE con delibera n. 121/01.

Stato di attuazione della legge al 31.12.2010:

Con D.M. n. 3720/Segr. del 20.09.2002 del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali è stato assunto l'impegno – a favore della Regione Veneto - sul capitolo **7147**, ora gestito dalla scrivente Direzione Generale, della somma complessiva di € 309.874.125,00 (€ 20.658.275,00 annui) ed è stato, altresì, disposto il pagamento della prima annualità in conto competenza 2002.

Il CIPE, con delibera n. 96 del 24.03.2006, ha approvato il progetto preliminare del promotore, ai sensi della Legge Obiettivo (Legge n. 190/2002).

Ragioni della mancata realizzazione degli scopi della legge:

Non si è proceduto al pagamento delle annualità successive alla prima in quanto, come comunicato dalla Regione Veneto, la delibera regionale di approvazione degli esiti della procedura di gara per la concessione dei lavori è stata oggetto di impugnativa. Al riguardo, il Consiglio di Stato si è espresso con sentenza in data 31.03.2009, depositata il 17.06.2009.

Il progetto definitivo dell'opera in argomento è stato approvato in data 20.09.2010.

Con nota n. 673255 del 28.12.2010, la Regione ha richiesto l'erogazione delle annualità 2003-2010, nonché di quelle future da effettuarsi nel corso dei rispettivi esercizi finanziari.

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Questa Direzione Generale, dopo aver acquisito il parere dell'Ispettorato Generale del Bilancio sulla possibilità di utilizzo diretto del contributo *de quo*, ha richiesto alla Regione un aggiornamento sul costo effettivo dell'opera al fine di dare avvio alla procedura per ottenere l'autorizzazione all'utilizzo del contributo pluriennale, di cui alla legge n. 296/06, art. 1, comma 512 ed alla circolare n. 15 del 28 febbraio 2007 del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Legge base: 23 dicembre 2005, n. 266, art. 1, comma 136.

Durata: 3 anni (2006 – 2008).

Scopo della legge:

Completamento delle opere infrastrutturali di accessibilità al Polo esterno della fiera di Milano.

Stato di attuazione della legge al 31.12.2010:

La legge sopra indicata ha autorizzato le seguenti spese:

- in favore di ANAS, per le opere di viabilità, l'importo di 1,25 milioni di euro per l'anno 2006, di 5 milioni di euro per l'anno 2007 e di 5 milioni di euro per l'anno 2008;
- in favore del comune di Milano, per la realizzazione dei collegamenti pubblici e delle opere di interscambio a servizio del Polo esterno, l'importo di 1,25 milioni di euro per l'anno 2006, di 5 milioni di euro per l'anno 2007 e di 5 milioni di euro per l'anno 2008.

Il capitolo di bilancio istituito nella competenza della Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, ora Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali, è il **7499**.

Questa Direzione Generale ha stipulato una convenzione con ciascuno dei due enti beneficiari del finanziamento in argomento.

A seguito degli accantonamenti operati sul capitolo in oggetto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, in applicazione della Legge n. 296/06 (Finanziaria 2007) art. 1, comma 507, si è provveduto ad impegnare, nel 2007, la somma complessiva pari ad € 19.808.627,08 (relativa al periodo 2006 – 2008), di cui € 9.904.313,54 in favore dell'ANAS S.p.A. ed € 9.904.313,54 in favore del Comune di Milano.

Nell'esercizio finanziario 2008, è stata accantonata sul capitolo 7499 – in termini di competenza – l'ulteriore somma pari ad € 174.370,09.

Pertanto, a tutto il 2008, la somma complessivamente impegnata sul capitolo in argomento ammonta ad € 19.634.256,99.

Nel 2008 è stata erogata la somma complessiva di € 1.980.862,70.

Nel corso degli esercizi finanziari 2009 - 2010, non si è proceduto ad alcun pagamento in quanto non si sono verificate le condizioni previste nelle sopra citate convenzioni.

Legge base : Legge 24 dicembre 2003, n. 350, art. 4, comma 158.

Legge 30 dicembre 2004 n. 311, art. 1, comma 457.

Durata: 3 anni (2004 – 2006)

Stato di attuazione della legge al 31.12.2010:

La prima disposizione normativa autorizza in favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2004, di 7 milioni di euro per il 2005 e di 10 milioni di euro per il 2006, destinati alla progettazione e realizzazione di tutte le opere di integrazione del passante di Mestre con il territorio delle comunità locali.

La seconda disposizione normativa ha previsto un'ulteriore autorizzazione di spesa di 3 milioni di euro per l'anno 2005, per la prosecuzione degli interventi suddetti.

Il finanziamento complessivo, pari a 25 milioni di euro, è stato interamente impegnato – a valere sul capitolo **7498** - contestualmente all'approvazione di apposita convenzione stipulata con la Regione Veneto.

Ad oggi è stato autorizzato il pagamento, in conto residui 2004, della somma di € 5.000.000,00. Le successive erogazioni avverranno sulla base della certificazione di spesa da parte dell'ente beneficiario, così come previsto dalla suddetta convenzione.

MISSIONE 4 L'Italia in Europa e nel mondo – Assegnata alla Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali – Direttore generale d.ssa Maria Pia Pallavicini

Stanziamenti a legislazione vigente	2011	183.680.000
	2012	180.000.000
	2013	180.000.000

Programma 4 – Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale

Gli art. 8 e 10 della L. 6.2.09, n.7 (cooperazione tra la Repubblica italiana e la Giamahiria araba libica) hanno autorizzato rispettivamente un finanziamento di 180 milioni di euro annui, a decorrere dal 2009 fino al 2028, per opere infrastrutturali in Libia, ed un finanziamento di 3,68 milioni di euro annui, a decorrere dal 2009 fino al 2029, per la costruzione di unità abitative in Libia.

Le attività propedeutiche che prevedono la partecipazione del Ministero fin dalla prima fase di progettazione delle opere risultano attualmente sospese per la situazione internazionale.

***Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi informativi e
statistici***

QUADRO ISTITUZIONALE

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211 "Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti" ha disciplinato la nuova struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dando attuazione alla legge 14 luglio 2008, n. 121 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'art. 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244".

In base al citato regolamento il Ministero è strutturato a livello centrale in 2 Dipartimenti: il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale ed il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

La nuova organizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici è il risultato dell'accorpamento di due Dipartimenti dell'ex Ministero dei trasporti: il Dipartimento per i trasporti terrestri ed il trasporto intermodale ed il Dipartimento per i trasporti aereo, marittimo, per gli affari generali, il personale e i servizi informativi, con l'esclusione delle competenze in materia di personale ed affari generali.

Successivamente, con il decreto ministeriale n. 307 del 2 aprile 2009 sono stati individuati gli uffici di livello dirigenziale non generale ed i relativi compiti ad essi demandati e nel 2010 sono state formalizzate le nomine dei dirigenti preposti ai predetti Uffici.

Le principali funzioni svolte dal Dipartimento riguardano la regolamentazione, la disciplina ed il controllo del trasporto su gomma e su ferro, la circolazione dei veicoli e dei conducenti, l'intermodalità dei trasporti ed il trasporto pubblico locale, l'elaborazione dei dati statistici in materia di trasporti, la programmazione in materia di opere marittime per i porti rimasti nella competenza statale e per i beni demaniali marittimi utilizzati dalle amministrazioni dello stato, la programmazione e la regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo, la vigilanza sulle autorità portuali, l'aviazione civile e la vigilanza sugli enti di settore, la sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, marittimo e aereo, i rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti tecnici della stessa e la gestione del sistema informativo, funzionale a tutto il Ministero.

La struttura organizzativa del Dipartimento è articolata a livello centrale in n. 9 direzioni generali e n. 58 uffici di livello dirigenziale non generale denominate Divisioni, come di seguito specificato:

1. Direzione Generale per la motorizzazione, con 9 Divisioni
2. Direzione Generale per la sicurezza stradale, con 5 Divisioni
3. Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, con 7 Divisioni
4. Direzione Generale per il trasporto ferroviario, con 6 Divisioni
5. Direzione Generale del trasporto pubblico locale, con 6 Divisioni
6. Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con 7 Divisioni
7. Direzione generale per i porti, con 7 Divisioni
8. Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, con 6 Divisioni
9. Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, con 5 Divisioni

Tali strutture, con sede a Roma, hanno a disposizione complessivamente circa 868 unità di personale (compresi i dirigenti).

Si rappresenta che l'attuale struttura organizzativa è oggetto di ulteriori modifiche, atteso che, nel rispetto della vigente normativa in materia di riduzione degli assetti organizzativi, è in corso di predisposizione il nuovo decreto ministeriale di rivisitazione degli uffici dirigenziali di livello non generale.

A livello periferico le funzioni sono state svolte dalle Direzioni Generali Territoriali le quali sono titolari di competenze ampie e diversificate che comprendono l'erogazione della maggior parte dei servizi all'utenza ed una serie di compiti relativi ai controlli e alla sicurezza, sia su strada che sugli impianti fissi.

L'organizzazione territoriale prevede la seguente articolazione:

- 1) Direzione Generale Territoriale del Nord-Ovest (Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria)
- 2) Direzione Generale Territoriale del Nord-Est (Veneto, Trentino Alto Adige ed Emilia Romagna)
- 3) Direzione Generale Territoriale del Centro-Nord e Sardegna (Lazio, Toscana, Marche ed Umbria e Sardegna)
- 4) Direzione Generale Territoriale del Centro-Sud (Campania, Abruzzo e Molise)
- 5) Direzione Generale Territoriale del Sud e Sicilia (Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia)

Le 5 Direzioni Generali Territoriali hanno diretto e coordinato le attività di 112 uffici periferici che svolgono sull'intero territorio nazionale le funzioni attribuite al Dipartimento.

Al loro interno le Direzioni Generali Territoriali comprendono 4 tipologie di uffici:

5 Direzioni Generali	}	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

e utilizzano complessivamente 3874 unità di personale compreso il personale dirigente.

Per quanto riguarda gli Uffici della motorizzazione civile, l'organizzazione territoriale periferica è strutturata a livello provinciale, quale livello ottimale di resa dei servizi all'utenza in materia di veicoli e conducenti, nonché dei controlli a tutela della sicurezza, mentre, per quanto riguarda gli USTIF ed i CPA, l'erogazione dei servizi all'utenza è organizzata a livello sovraregionale.

Le funzioni svolte dagli uffici dislocati nelle province delle regioni a statuto speciale Trentino Alto Adige, Sicilia, Friuli Venezia Giulia e - dal 1° ottobre 2010 - Valle d'Aosta, sono state trasferite alle Regioni stesse, unitamente al personale ed ai beni mobili ed immobili.

Il Dipartimento e le 5 Direzioni generali territoriali, nello svolgimento dei compiti e delle attività istituzionali assegnate, sono interessati alla realizzazione dei seguenti programmi inseriti nell'ambito delle missioni sotto riportate:

Missione 13 Diritto alla mobilità:

- Programma 1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale
- Programma 2 Autotrasporto ed intermodalità
- Programma 4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo
- Programma 5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario
- Programma 6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale
- Programma 9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Missione 17 Ricerca e innovazione

- Programma 6 Ricerca nel settore dei trasporti

QUADRO PROGRAMMATICO

Le risorse finanziarie assegnate al Centro di responsabilità amministrativa "Dipartimento per i trasporti e la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono impiegate nella realizzazione dei 7 programmi sopra evidenziati attraverso lo svolgimento di attività volte al conseguimento di obiettivi strategici ed operativi.

MISSIONE 13 DIRITTO ALLA MOBILITA'

Programma 1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e le Direzioni generali territoriali, è impegnato nel miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre, nella regolamentazione e controllo della circolazione stradale, nella sicurezza dei veicoli e nell'erogazione dei servizi all'utenza per i quali assume un ruolo strategico il Centro Elaborazione Dati Motorizzazione.

Concorre alla realizzazione di questo Programma anche la Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione che si occupa della gestione dei sistemi e dello sviluppo degli applicativi, nonché dei sistemi di fonia e degli aspetti di affidabilità, *recovery* e sicurezza di tutto il Ministero.

Uno degli aspetti di particolare evidenza è rappresentato dal recepimento di quanto previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale in tema di integrazione tra competenze ICT e di telefonia e l'ulteriore consolidamento con l'inserimento di una competenza specifica per la comunicazione.

L'attività di comunicazione riguarda non solo lo sviluppo e la gestione dei canali tematici per la fruizione dei contenuti, ma anche le procedure per garantire l'aggiornamento continuo delle informazioni sia di contenuto pubblico, che di valenza meramente interna all'Amministrazione.

La Direzione generale cura la redazione e la diffusione del "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti" e de "Il Diporto Nautico in Italia", si occupa di rilevazioni, elaborazioni ed analisi statistiche.

Le predette attività si estrinsecano attraverso il conseguimento dei sotto elencati obiettivi:

- Proseguire nell'attività di miglioramento della regolazione in materia di veicoli e conducenti

- Proseguire nell'erogazione ai cittadini ed alle imprese dei servizi relativi ai veicoli e conducenti
- Ottimizzare l'attività strumentale ai servizi all'utenza.
- Proseguire nelle attività di controlli ed ispezioni sulle imprese autorizzate ad erogare i servizi all'utenza per i veicoli ed i conducenti
- Promuovere l'attività di prevenzione dai rischi di mobilità stradale al fine di migliorare la Sicurezza Stradale
- Promuovere l'educazione ad una corretta circolazione stradale e aumentare le comunicazioni fornite dal Centro di coordinamento delle informazioni sulla sicurezza stradale (CCISS)

Inoltre:

- Proseguire e sviluppare progetti informatici e sistemi informativi automatizzati
- Migliorare le attività di comunicazione e informazione per aumentare la trasparenza dei processi amministrativi e rendere certi agli utenti esterni e ai cittadini il ruolo e le competenze del Ministero
- Proseguire nell'attività di raccolta ed elaborazione dei dati finalizzata alla produzione del Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti e dei lavori previsti dal Piano Statistico Nazionale

CRITICITA' FINANZIARIE

Le attività inerenti la realizzazione della sicurezza stradale in Italia mirano tutte prevalentemente a concorrere all'ambizioso obiettivo, fissato nel 2001 dalla Commissione europea, di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime di incidenti stradali.

L'intenso impegno profuso in tutto l'ultimo decennio ha consentito di raggiungere notevoli risultati, ma l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi e rappresenta in Italia, come in ogni altro Paese sviluppato, la prima causa violenta, per dimensioni e impatto sociale, di mortalità e ferimento.

Di fronte ad una tale emergenza sociale il Ministero si è attivato sia mediante iniziative dedicate alla prevenzione ed alla educazione in materia di sicurezza stradale, sia mediante la realizzazione di progetti ed interventi su tutto il territorio nazionale. Le scarse risorse, sia in termini economici che di dotazioni logistiche, destinate dal governo centrale alla sicurezza stradale impediscono comunque di fatto la realizzazione degli obiettivi indicati in sede di Commissione

Europea. A ciò si aggiunge che, confrontando le risorse finanziarie destinate dagli altri Stati alla sicurezza stradale rispetto a quelle italiane, si rileva la scarsità dei fondi messi a disposizione per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Nel complesso lo scenario economico del Piano per il periodo compreso tra il 2001 e il 2009 prevedeva, infatti, per incentivi dedicati a orientare l'azione regionale e locale a favore della sicurezza stradale, una dotazione finanziaria a carico della finanza centrale pari a 3.280 milioni di Euro mentre sono stati stanziati solo 512, pari al 15,6 % del totale.

La percentuale individuata illustra, di fatto, l'eccessivo divario tra quanto richiesto e quanto effettivamente erogato, nonché la grave insufficienza delle risorse economiche sino ad ora effettivamente messe a disposizione per l'attuazione del PNSS.

Si rende pertanto indispensabile che vengano assegnate le necessarie dotazioni finanziarie al fine di consentire l'innalzamento dei livelli di sicurezza stradale in Italia, promuovendo le attività di prevenzione e favorendo l'educazione ad una corretta circolazione stradale.

Nel dettaglio, al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali sul territorio nazionale il Dipartimento è impegnato nell'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, che viene attuato attraverso Programmi annuali, predisposti dal Ministero e l'implementazione di attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano medesimo.

Al riguardo si specifica che attualmente sono stati varati complessivamente cinque programmi di attuazione.

Con la legge 23 dicembre 1999 n. 488 (legge finanziaria 2000) infatti sono state assegnate le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano ed in concreto individuati dal Primo Programma, per l'anno 2001, e dal Secondo Programma, per l'anno 2002.

Viceversa i successivi Programmi di attuazione - Terzo, Quarto e Quinto - hanno attinto alle risorse finanziarie di cui alla legge 27 dicembre 2006 (legge finanziaria 2007) che ha assegnato rispettivamente per gli anni 2007, 2008 e 2009 53 milioni di euro per ciascun anno.

Per quanto concerne poi la sola annualità 2009 i fondi inizialmente assegnati sono stati ridotti a 35 milioni di euro a causa delle mutate norme di contabilità vigenti al momento dell'approvazione della legge e, successivamente, sono state apportate ulteriori variazioni in diminuzione.

Da parte del governo centrale è stata data integralmente attuazione alla legge in quanto sono state utilizzate tutte le risorse assegnate nel corso del triennio 2007/2009 mediante l'attivazione di ulteriori tre Programmi di attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale. Preventivamente, infatti, sono state organizzate da parte del Ministero numerose fasi di consultazione e concertazione con le Regioni, le Province Autonome, l'UPI e l'ANCI, per acquisire

gli elementi conoscitivi e valutativi più opportuni per determinare contenuti e modalità applicative. L'attivazione di tavoli di concertazione ha permesso poi la definitiva composizione nella Conferenza Unificata Stato – Regioni, e la relativa approvazione da parte del Cipe dei Programmi medesimi. Il Ministero ha quindi assegnato le risorse a livello locale ma gli enti territoriali non hanno ancora dato inizio ai lavori.

Pertanto mentre la quota destinata agli enti territoriale è stata integralmente impegnata nell'arco del triennio, è stata utilizzata solo una piccolissima parte di cassa per la sola regione Lombardia.

Le problematiche principali per l'effettiva attuazione, a livello periferico, sono state di due tipi: da un lato la complessità delle procedure amministrative regionali per l'allocazione delle risorse a Comuni e Province e la successiva fase di appalto dei servizi da parte di questi ultimi.

Dall'altro, la scarsità delle risorse a livello locale per accedere ai necessari cofinanziamenti che ha impedito la partecipazione di molti enti locali che, se pur interessati all'adozione di misure strategiche per la sicurezza stradale, non dispongono delle relative quote finanziarie.

In relazione poi al "non rifinanziamento" del Piano e nell'ottica della "Responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale" la mancata assegnazione di fondi al governo nazionale potrebbe determinare la mancata collaborazione e partecipazione con i diversi livelli di governo territoriali (regionale, provinciale e comunale) e rendere difficoltoso, per lo stesso governo centrale, il proprio ruolo istituzionale di coordinamento e controllo in materia di sicurezza stradale.

La necessità quindi di acquisire ulteriori risorse è stata, oltre che reiterata a livello ministeriale, anche supportata dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro che, in sede di presentazione della Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale per il relativo parere, dopo aver espletato un'accurata istruttoria e aver affrontato in chiave critica i problemi irrisolti, ha annoverato tra le proposte la previsione del completo finanziamento del PNSS segnalando, tra l'altro, che lo stesso Piano, privo di stanziamenti, costituisce un grave handicap per il proseguimento dell'azione di miglioramento dello stato di sicurezza stradale nazionale.

Lo stesso CNEL ribadisce poi l'opportunità che, recependo la Relazione, il Parlamento si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del Piano.

Si aggiunge infine che il CIPE, a seguito delle richieste formulate con delibera 108 del 18 dicembre 2008, ha preso atto di quanto comunicato dal Dipartimento esprimendosi con successiva delibera del 13 maggio 2010 sottolineando che:

- nel triennio 2007-2009, a fronte di un impegno nazionale previsto dal PNSS di 1.678 milioni di euro, c'è stato un impegno effettivo di solo 141 milioni di euro (8,4 % del totale) e che per il biennio 2010-2011 non sono previsti stanziamenti;

- l'assenza di finanziamenti per l'attuazione del Piano provocherà una forte battuta d'arresto dell'attuale performance positiva.

Il Ministero poi, dopo avere proceduto a tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente ed a seguito di quanto disposto dallo stesso Cipe, ha attivato un sistema di monitoraggio che consentirà, a breve, di valutare l'efficacia degli interventi attivati e di rettificare, in corso d'opera, i progetti non ancora in via di definizione. Nel corso del 2010, infatti, sono cominciate le prime rilevazioni di dati.

Inoltre, nel dicembre 2010, è stata stipulata una convenzione con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani che consentirà di dare attuazione ad un Programma di Azioni volte a favorire il miglioramento della sicurezza stradale urbana.

Si segnala infine che da un lato si dovrà procedere all'aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, anche sulla base dei risultati derivanti dall'applicazione del sistema sopracitato di valutazione e monitoraggio degli interventi; dall'altro dovrà darsi corso ad ulteriori Programmi di attuazione del Piano medesimo al fine di armonizzare, su tutto il territorio nazionale, gli interventi dedicati alla sicurezza stradale

Inoltre, con legge n. 296 del 2006 (finanziaria 2007), art 1, comma 1036 sono stati stanziati fondi per il triennio 2007/2009 per consolidare ed accrescere le attività di prevenzione in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale e realizzare azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale ed assicurare una adeguata informazione agli utenti, ad aggiornare le conoscenze e le capacità dei conducenti, a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazione di idonee attrezzature tecniche, a migliorare gli standard di sicurezza dei veicoli

In merito alle attività di prevenzione tutte le campagne di comunicazione sinora effettuate nel corso del triennio 2007/2009, hanno goduto di positivo riscontro sia sotto il profilo del gradimento del pubblico sia per i riconoscimenti formali ricevuti dalla critica. In particolare il Ministero si è reso conto che è necessario un impegno particolare che ponga in essere un intervento complessivo, nuovo nei tempi e nelle modalità : in tal senso ha dato avvio, nel corso del 2009, alla prima fase alla campagna di comunicazione "Sulla buona strada" che ha il suo punto di forza nella chiamata a raccolta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore della sicurezza stradale.

Il principio di base della campagna, che è in realtà un grande contenitore unico nel quale confluiscono iniziative varie, è infatti proprio quello che le problematiche della sicurezza stradale vanno affrontate attraverso un impegno congiunto di tutte le rappresentanze del Paese: Governo centrale, amministrazioni locali, imprese, parti sociali, organizzazioni della società civile, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino.

Pertanto, tutte le componenti della società civile sono state chiamate a fornire il proprio apporto e molte di queste hanno assicurato il loro fattivo intervento, realizzando varie forme di collaborazione.

In questa ottica, la campagna è proseguita anche nel corso dell'anno 2010 con tutta una serie di iniziative di particolare impatto mediatico.

Per quanto concerne poi i controlli su strada, sono state acquistate numerose attrezzature altamente tecniche destinate alla Polizia Stradale e all'Arma dei Carabinieri per un sostanziale miglioramento ed incremento dei controlli. Ciò ha consentito, alle forze di polizia, di utilizzare apparecchiature specialistiche innovative per un maggior numero di verifiche sul territorio nazionale.

Per quanto attiene la gestione e lo sviluppo del sistema informativo a supporto del Ministero occorre evidenziare che già per il 2011 gli stanziamenti non sono sufficienti a garantire nemmeno la copertura finanziaria di servizi essenziali per il corretto funzionamento dei sistemi dell'amministrazione. Infatti, gli attuali stanziamenti non consentono, tra l'altro:

- i necessari aggiornamenti sulle licenze software di base Microsoft installato su tutte le apparecchiature in uso (10.000 PDL distribuite su tutto il territorio nazionale), nonché sulle licenze antivirus e sul software necessario per la funzionalità dei server che erogano i servizi di posta elettronica, gestione documentale, gestione del personale ecc.;
- la manutenzione degli apparati hardware dove sono installati gli applicativi per la posta elettronica, la gestione documentale, la gestione del personale ecc. nonché la manutenzione degli apparati di rete (cablaggi) ;
- la continuità della funzionalità del sistema di Controllo di Gestione con la conseguente interruzione della rilevazione dei dati necessaria, anche ai fini dell'applicazione della riforma "Brunetta" in merito alla valutazione dei Dipendenti;
- la continuità dei servizi erogati dal Sistema Informativo del Demanio marittimo (SID), che costituisce una condizione indispensabile anche per la salvaguardia di tutti gli investimenti già effettuati sul progetto (oltre 100 milioni di euro);
- la possibilità di garantire l'assistenza di tutto il parco di apparecchiature informatiche attualmente in uso in tutte le sedi centrali e periferiche del Ministero (oltre 10.000 postazioni di lavoro);

Inoltre, si evidenzia che la carenza di risorse finanziarie, oltre a pregiudicare la gestione dei sistemi informativi dell'Amministrazione, non consente l'implementazione di alcun nuovo progetto, la cui realizzazione potrebbe apportare vantaggi in termini di efficienza ed economicità per l'Amministrazione stessa.

Per garantire la corretta funzionalità dei sistemi informativi a supporto del Ministero si illustrano di seguito le necessità finanziarie, per il triennio 2012-2014.

Spese ricorrenti 2012-2014			
	2012	2013	2014
Lotto 1 connettività - WIND Trasporti	€ 3.900.000,00	€ 3.900.000,00	€ 3.900.000,00
Lotto 1 - Connettività WIND (Infrastrutture)	€ 700.000,00	€ 700.000,00	€ 700.000,00
Supporto Lan e connettività	€ 70.000,00	€ 70.000,00	€ 70.000,00
Lotto 1 - Incremento banda periferia	€ 400.000,00	€ 400.000,00	€ 400.000,00
CONNETTIVITA'	€ 5.070.000,00	€ 5.070.000,00	€ 5.070.000,00
Telefonia Fissa	€ 3.500.000,00	€ 3.500.000,00	€ 3.500.000,00
Telefonia mobile			
Centrali telefoniche			
LAN	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00
TLC	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00
Supporto SAP	500.000,00	500.000,00	500.000,00
Supporto protocollo informatico e gestione documentale	€ 400.000,00	€ 400.000,00	€ 400.000,00
MICROSOFT PREMIER SUPPORT ON SITE	€ 420.000,00	€ 380.000,00	€ 380.000,00
Assistenza Specialistica SAN	€ 50.000,00	€ 50.000,00	€ 50.000,00
PEC	€ 70.000,00	€ 70.000,00	€ 70.000,00
Manutenzione ed assistenza SW applicativi	€ 1.440.000,00	€ 1.400.000,00	€ 1.400.000,00
SAP	€ 320.000,00	€ 320.000,00	€ 320.000,00
ORACLE	€ 300.000,00	€ 300.000,00	€ 300.000,00
ORACLE BUSINESS INTELLIGENCE	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00
MICROSOFT ENTERPRISE AGREEMENT	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00
AUTOCAD/AUTODESK	€ 110.000,00	€ 110.000,00	€ 110.000,00
Licenze Software	€ 2.750.000,00	€ 2.750.000,00	€ 2.750.000,00
MANUTENZIONE SERVER, APPARATI DI RETE E SOSTITUZIONE S.A.N.	€ 500.000,00	€ 350.000,00	€ 350.000,00
Manutenzione IMPIANTI TECNOLOGICI	€ 70.000,00	€ 70.000,00	€ 70.000,00
Manutenzione Hardware	€ 570.000,00	€ 420.000,00	€ 420.000,00
SICUREZZA	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00
Disaster Recovery	€ 150.000,00	€ 75.000,00	€ 75.000,00
Gestione PDL	€ 2.400.000,00	€ 2.400.000,00	€ 2.400.000,00
Controllo di Gestione	€ 750.000,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00
MONITORAGGIO VTS	€ 120.000,00	€ 120.000,00	€ 120.000,00
GESTIONE S.I.D.	€ 3.050.000,00	€ 3.050.000,00	€ 3.050.000,00
Gestione sistemi	€ 6.570.000,00	€ 6.495.000,00	€ 6.495.000,00
Hardware	€ 40.000,00	€ 40.000,00	€ 40.000,00

Consumabili	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00
FORMAZIONE	€ 95.000,00	€ 95.000,00	€ 95.000,00
Acquisti vari	€ 155.000,00	€ 155.000,00	€ 155.000,00
CNIT E DI PORTO NAUTICO - Pubblicazioni e altro	€ 70.000,00	€ 70.000,00	€ 70.000,00
Pubblicazioni Varie	€ 120.000,00	€ 120.000,00	€ 120.000,00
Comunicazione	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ 500.000,00
Comunicazione Istituzionale	€ 690.000,00	€ 690.000,00	€ 690.000,00
TOTALE GENERALE	€ 21.745.000,00	€ 21.480.000,00	€ 21.480.000,00

Programma 2 Autotrasporto e intermodalità

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, pone in essere una serie di interventi a favore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi e per lo sviluppo dell'intermodalità.

Tali interventi, oltre a quelli in fase di completamento (erogazione di contributi già definiti ed accordati), sono già in corso od in fase di attivazione. Si fa riferimento in particolare: allo sviluppo delle "autostrade del mare", all'incentivazione all'acquisto di veicoli ecologici, ad interventi di sostegno del settore tramite sgravi fiscali (ad esempio la riduzione tassi dei premi INAIL), alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali, all'incentivazione del trasporto combinato o trasbordato su ferrovia, ad interventi per favorire l'aggregazione imprenditoriale e progetti di formazione professionale, ad interventi per la realizzazione della rete nazionale degli interporti.

Tutti gli interventi in parola derivano da precisi impegni che il Governo ha preso con le Associazioni degli autotrasportatori (da ultimo Accordi de 1.12.2009 e del 17.06.2010) e sono finalizzati allo sviluppo ed al rinnovamento del settore dell'autotrasporto, tra i più colpiti dall'andamento negativo dell'economia reale e dall'impatto della restrizione creditizia iniziati nella seconda metà del 2008.

L'assetto del mercato italiano, infatti, risente di una serie di squilibri e carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle imprese italiane di autotrasporto a vantaggio di quelle straniere. L'obiettivo è quello di porre le basi per una politica industriale di settore in grado di rafforzare la competitività del settore dell'autotrasporto sul mercato europeo, mirando anche a superare la sostanziale monomodalità del trasporto delle merci attraverso una efficace politica nazionale della logistica.

A ciò va aggiunto che sono già state attivate diverse iniziative – sia a livello politico che tecnico - che avranno effetto, per i profili finanziari e di bilancio, nel corso del triennio. In particolare: è stato approvato dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica, il nuovo Piano Nazionale della Logistica e sono state attivate tempestivamente le "Azioni Prioritarie"

previste nel Piano stesso. Tra queste è in fase di definizione un accordo con le Associazioni delle Società assicuratrici ed i competenti ministeri al fine di affrontare e risolvere la problematica dell'incremento dei costi delle assicurazioni.

Sono inoltre in corso diversi progetti, sia a livello italiano che comunitario ed internazionale, in materia di tutela dell'ambiente, per la riduzione delle emissioni di PM10 e di ossido di azoto. Tali progetti presuppongono notevoli limitazioni alla circolazione dei veicoli pesanti (anche autobus) meno ecologici e necessariamente dovranno essere accompagnati da misure (contributi per la rottamazione, incentivi) al fine di essere realizzati senza gravi ripercussioni sul settore dell'autotrasporto e quindi sul sistema economico nel suo complesso.

Inoltre, l'istituzione dell'ERRU (Registro Elettronico Europeo delle Imprese di Trasporto) in attuazione della normativa comunitaria (Regolamenti CE n° 1071 e 1072 del 2009), prevede lo svolgimento di attività a livello tecnico ed amministrativo posto che regolamenti trovano attuazione dal prossimo 4 dicembre 2011; pertanto occorrerà mettere in atto tutte le misure necessarie per consentire, nel 2012, la sperimentazione del sistema, in vista della sua completa accessibilità ed interconnessione a livello europeo a partire dal 1° gennaio 2013.

Gli obiettivi correlati all'attività della Direzione generale sono volti a:

- Ottimizzare le procedure per la pianificazione, l'erogazione di contributi e altri interventi finanziari per l'autotrasporto, per l'intermodalità e per la realizzazione degli interporti
- Aggiornare la normativa del trasporto nazionale ed internazionale su strada di viaggiatori e merci e potenziamento dell'attività di controllo e monitoraggio

CRITICITA' FINANZIARIE

Alla luce di quanto sopra è di tutta evidenza che tutti i fondi stanziati nel bilancio dello Stato a favore dell'autotrasporto sono assolutamente necessari per far fronte agli impegni assunti dal Governo e sostanzianti in conseguenti attività amministrative di impegno di spesa e di pagamento. Qualsiasi taglio dei fondi di bilancio già stanziati, sia in termini di competenza che di cassa, assolutamente necessaria per far fronte agli impegni di spesa, non può che avere conseguenze negative sul settore, con possibili agitazioni sindacali e fermi del traffico, con risvolti che trascendono gli aspetti amministrativi e di gestione.

Programma 4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo

La Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, ferme restando le funzioni attribuite all'ENAC dal D. Lgs. n. 250/97, esercita le competenze statali in materia di aviazione civile, in particolare di vigilanza sugli enti di settore, anche attraverso contratti di programma e di servizio (ENAC ed ENAV), nonché interventi a sostegno della mobilità.

Le attività in materia sono volte al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- Monitorare, al fine di formulare proposte di aggiornamento della normativa in materia di trasporto e sicurezza nell'aviazione civile
- Proseguire nelle attività di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività e la qualità dei servizi resi dagli enti vigilati in materia di aviazione civile

CRITICITA' FINANZIARIE

L'art. 11-septies della legge n. 248/2005 ha previsto, per compensare l'ENAV S.p.A. dei costi sostenuti per garantire la sicurezza ai propri impianti e per garantire la sicurezza operativa, l'istituzione di un apposito fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con una dotazione finanziaria annua di 30 milioni di euro.

Nell'anno 2009, a causa di una mancata copertura di detto fondo pari a 17,8 milioni di euro, ed al fine di chiudere i contratti di servizio e di programma 2007-2009 tra Stato ed ENAV, si è provveduto alla sua copertura mediante parziale utilizzo della competenza 2010.

Per quanto sopra si rende necessario prevedere la ricostituzione del fondo relativo all'anno 2010 al fine anche di poter chiudere i contratti di servizio e di programma 2010-2012 tra Stato ed ENAV.

Programma 5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario

L'attività della Direzione Generale per il trasporto ferroviario è volta a promuovere lo sviluppo del servizio di trasporto per ferrovia di passeggeri e di merci nel quadro della normativa comunitaria e a migliorare i livelli di sicurezza del trasporto ferroviario.

Il settore della sicurezza del trasporto ferroviario è stato oggetto di profonde modifiche negli assetti istituzionali per effetto del recepimento della Direttiva comunitaria 2004/49/CE, avvenuta con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (entrato in vigore il 22.10.2007), che ha previsto l'istituzione della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e dell'Organismo investigativo. Con il citato decreto legislativo è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha funzioni di indirizzo e vigilanza sull'Agenzia stessa.