

La Direzione generale è impegnata nella verifica della conformità degli atti e delle attività degli operatori del settore ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione secondo le previsioni di cui al D. Lgs. n. 188/2003 di attuazione delle direttive 2001/12/CE – 2001/13/CE e 2001/14/CE.

L'attività della Direzione generale è volta al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Promuovere lo sviluppo di un sistema ferroviario interoperabile e sicuro, anche attraverso la vigilanza sugli organismi deputati alla sicurezza
- Promuovere lo sviluppo del trasporto di merci e di persone per ferrovia, al fine di realizzare un sistema efficiente, affidabile e non inquinante, sia in regime di libero mercato che di servizio universale, in termini di copertura territoriale, qualità e puntualità
- Vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari
- Ottimizzare l'attività strumentale alla regolazione e alla sicurezza e nel trasporto ferroviario

CRITICITA' FINANZIARIE

Per dare attuazione all'accordo firmato il 9.10.2009 a Lussemburgo tra i Ministri dei trasporti francese e italiano, in ordine all'affidamento con gara del servizio intermodale di autostrada ferroviaria alpina, è necessario uno stanziamento di euro 13 milioni annui per il periodo 2012-2014, oltre al finanziamento di euro 6,5 milioni per la prosecuzione del servizio sperimentale per l'annualità 2011.

Si segnala, inoltre, per il 2012 e per i successivi esercizi del bilancio pluriennale la necessità dello stanziamento di 13 milioni di euro annui per l'attuazione dell'accordo firmato il 9.10.2009 a Lussemburgo tra i Ministri dei trasporti francese e italiano, in ordine all'affidamento con gara del servizio intermodale di autostrada ferroviaria alpina.

Programma 6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale

Il Dipartimento, attraverso la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale, promuove lo sviluppo e la sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale, curando i rapporti con le regioni e gli enti locali per il coordinamento della programmazione di settore, stipula accordi di programma e pone in essere interventi atti a migliorare il trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie c.d. secondarie ed a favorire la mobilità sostenibile a livello locale

Il settore del trasporto pubblico locale è in evoluzione sin dal 1997 anno in cui, in attuazione delle c.d. "riforme Bassanini", che hanno interessato l'intera Pubblica Amministrazione, è stato

emanato il D. lgs. n. 422/97. Tale Decreto Legislativo ha sia introdotto i criteri di una nuova regolazione del settore, che attivato un più concreto decentramento delle competenze istituzionali agli enti regionali, nel rispetto delle norme costituzionali vigenti ante riforma del Titolo V della Costituzione.

Dopo oltre un decennio dall'emanazione del provvedimento legislativo in parola, durante il quale si sono manifestate una serie di criticità mai risolte, la legge 5 maggio 2009, n. 42, "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione", nel prevedere principi e criteri generali cui dovrà ispirarsi il Governo per attuare la riforma del federalismo fiscale, ha trattato in modo specifico il settore del trasporto pubblico locale.

In particolare, fermo restando la potestà legislativa esclusiva attribuita alle Regioni in materia, il legislatore ha sentito la necessità (evidenziata nell'ultimo decennio sia dagli operatori del settore, che dagli enti istituzionali interessati) di incidere, mediante la riforma fiscale, sulla individuazione dei costi e dei servizi di trasporto pubblico locale.

La legge 5 maggio 2009 n. 42, ha introdotto criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica e dell'individuazione per il trasporto pubblico locale di "costi standard", "fabbisogno standard" e di "livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale", che dovrebbero consentire un corretto sviluppo del settore anche mediante l'efficace determinazione e ripartizione delle risorse destinate al fondo perequativo statale di carattere verticale a favore delle regioni.

L'attività della Direzione generale è volta al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Promuovere l'attivazione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale
- Proseguire nell'attività di erogazione di contributi per interventi finanziari per il trasporto pubblico locale, il trasporto rapido di massa e loro monitoraggio
- Razionalizzare le procedure per promuovere i sistemi di trasporto rapido di massa, i sistemi di trasporto su ferrovie secondarie e la loro sicurezza
- Promuovere la sicurezza dell'esercizio e regolamentazione dei sistemi di trasporto a impianti fissi
- Migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario locale, dei sistemi di trasporto ad impianti fissi e dell'esercizio degli impianti a fune

CRITICITA' FINANZIARIE

I provvedimenti normativi di contenimento della spesa pubblica hanno inciso anche sulle dotazioni finanziarie assegnate per la realizzazione del Programma "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale".

Le criticità più rilevanti si riscontrano per l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale ed il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale.

L' Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale è stato istituito dall'art. 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008), al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali finalizzati ad assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento dei processi di riforma in corso.

In fase di organizzazione dell'Osservatorio con il d.l. 27 maggio 2008 n. 93, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 24 luglio 2008, n. 126, lo stanziamento inizialmente previsto pari a 2 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2008, è stato ridotto ad un milione di euro per l'anno 2008 ed azzerato per gli anni 2009 e 2010.

Al momento risulta indispensabile procedere, in concreto, ad attivare l'Osservatorio, non soltanto per soddisfare le esigenze per le quali esso era stato originariamente concepito, ma anche e soprattutto in ragione di quanto previsto dalla legge 5 maggio 2009 n. 42 recante delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione.

Si ritiene pertanto necessario confermare, per ciascuna delle annualità 2012, 2013 e 2014, la dotazione finanziaria inizialmente prevista dalla legge (2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008).

Il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale, destinato alle finalità di cui all' art. 1, C.1031 della legge 296/06 (mobilità dei pendolari) e della legge 211/92 (sviluppo del trasporto rapido di massa), necessita di una dotazione finanziaria di almeno 300 milioni di euro/anno.

Tale esigenza finanziaria appare necessaria per garantire un indispensabile contributo al processo di rinnovo dei parchi veicolari, tranviari e ferroviari, altrimenti destinato ad un progressivo invecchiamento, nonché dare concreta attuazione al programma di interventi sul trasporto rapido di massa avviato da questa Amministrazione nel 2009.

Il citato incremento della dotazione del fondo garantirebbe altresì l'effetto:

- a) di migliorare la qualità dell'offerta del trasporto pubblico locale e metropolitano;
- b) di abbattere significativamente i livelli di emissioni inquinanti, di CO₂ e soprattutto di PM₁₀ del settore, fattore quest'ultimo che ha visto l'Italia oggetto di ripetuti richiami da parte dell'Unione Europea suscettibili di trasformazione in procedura d'infrazione;

c) di assicurare un sostegno all'industria di settore, particolarmente colpita dalla crisi del settore automobilistico privato, a tutto vantaggio dello sviluppo economico del Paese.

E' inoltre opportuno prevedere una dotazione finanziaria per attuare i piani integrati della mobilità nelle aree urbane (PUM) così come definiti dall'art. 22 della L. 340/90.

I Piani Urbani della mobilità unitamente ai sistemi telematici di monitoraggio e controllo della circolazione sono strumenti indispensabili per conseguire obiettivi di riduzione dei fenomeni di congestione ed inquinamento nelle aree urbane, favorendo il riequilibrio modale verso forme di trasporto sostenibili.

Al fine di consentire la piena operatività dell'interconnessione delle ferrovie secondarie (ex Gestione Commissariali Governative e Ferrovie Concesse) sulla rete ferroviaria nazionale e superare la fase transitoria limitativa dell'esercizio ferroviario, nonché per incrementare anche la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete aziendale delle ferrovie non interconnesse, con particolare riferimento ai sistemi di sicurezza e segnalamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile, è necessario l'importo di 300 milioni di euro. Sono inoltre necessarie risorse aggiuntive pari a 100 milioni di euro nel triennio 2012- 2014 da destinare alle metropolitane (in Italia sono in esercizio a Roma, Milano, Napoli, Genova e Torino) per proseguire il programma di adeguamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di trasporto rapido di massa, di cui all'art. 1, comma 54 della legge n. 296/2009 che prevedeva uno stanziamento di 101 milioni di euro, per il triennio 2007-2009, destinati ad un fondo per elevare il livello di sicurezza nei trasporti pubblici locali.

Programma 9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Settore del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Il Dipartimento, attraverso la Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne esercita le competenze in materia di navigazione e trasporto marittimo attraverso il perseguimento degli obiettivi sotto indicati:

- Monitorare, aggiornare la normativa in materia di sicurezza del lavoro e formazione del personale marittimo, in materia di navigazione marittima e per vie d'acqua interne
- Promuovere e coordinare iniziative ed erogare contributi per il miglioramento della sicurezza, della sostenibilità ambientale e della qualità del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
- Dare impulso alle attività di vigilanza alle linee di collegamento marittimo e nel settore della nautica da diporto e ottimizzare le procedure che disciplinano tale settore
- Ottimizzare le procedure per il rilascio di atti autorizzativi alle imprese armatoriali

Nell'ambito della strategia della Commissione Europea per lo sviluppo di una nuova politica marittima integrata, il Cluster nazionale dell'economia del mare, su proposta di questa Direzione Generale, ha dato vita nel 2007 alla Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM), con l'obiettivo di rafforzare il ruolo che il mare e le vie d'acqua hanno nella società e nell'economia dell'Italia e, in campo internazionale, di interfaccia rispetto alla piattaforma europea WATERBORNE, di cui attualmente si parla di una possibile ridefinizione in chiave green.

La PTNM coinvolge tutti gli attori del sistema nazionale del mare, economici, scientifici e istituzionali (nazionali e regionali), con l'obiettivo di consolidare le reti di relazioni, condividere una vision nazionale di settore in materia di crescita tecnologica e di sviluppare iniziative di valenza nazionale, comunitaria ed internazionale, così come indicato dal Sig. Ministro in occasione della Giornata Europea del Mare del 20 maggio 2009.

La PTNM è stata inserita, tra l'altro, nel Piano Nazionale della Ricerca (MIUR) e nel Piano Nazionale per la Biodiversità (Ministero dell'Ambiente), quale strumento di coordinamento nazionale per iniziative legate allo sviluppo di progetti di ricerca ed innovazione nel settore marino e marittimo.

A tal fine sono stati sottoscritti specifici accordi di programma con Regioni (Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Liguria, Marche, Calabria) ed Enti di Ricerca (CNR, Agenzia Spaziale Italiana, l'INSEAN).

Sempre nel Programma 9 sono comprese le attività che sono esercitate dalla Direzione generale per i porti. In particolare essa si occupa della programmazione degli interventi infrastrutturali nei porti rimasti alla competenza statale nonché di manutenzione degli stessi e dei beni demaniali marittimi in uso alle amministrazioni dello Stato, svolge attività di controllo sulle Autorità portuali, con l'obiettivo di assicurare la conformità a legge dei numerosi adempimenti in cui si estrinseca la gestione amministrativa, patrimoniale e contabile di ciascuno di detti Enti.

Si occupa, inoltre, dell'applicazione delle norme ordinamentali e tariffarie relative ai servizi espletati nei porti e delle relative procedure di determinazione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici, nonché della gestione del sistema informativo del demanio marittimo, con particolare riferimento al crescente numero di richieste di connessione che pervengono da parte delle Pubbliche amministrazioni, provvedendo ad attivare i collegamenti richiesti. Tali collegamenti consentono alle Amministrazioni locali l'import nel Sistema dei dati amministrativi di aggiornamento, utilizzando le funzionalità sviluppate che consentono di generare flussi di aggiornamento contestualmente all'espletamento dell'iter amministrativo senza aggravii di costi per l'amministrazione utente (imputazione dei dati, ecc.), né supplemento di adempimenti amministrativi per i cittadini, secondo un processo che già attua le direttive in materia di smaterializzazione degli atti.

Le predette attività si estrinsecano soprattutto attraverso il conseguimento dei sottoelencati obiettivi:

- Proseguire la programmazione degli interventi infrastrutturali nei porti per lo sviluppo dei porti medesimi, anche attraverso la realizzazione delle “Autostrade del Mare”
- Proseguire la vigilanza sulla gestione amministrativa e contabile delle Autorità portuali ed il monitoraggio dei finanziamenti statali
- Proseguire il monitoraggio sul rispetto della normativa in materia di sicurezza del lavoro portuale
- Sviluppare e gestire il sistema informativo del demanio marittimo (SID)

CRITICITA' FINANZIARIE

La riduzione delle risorse finanziarie previste per il Programma “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne” – e il mancato riconoscimento di una valenza autonoma per il settore dei porti - oggi ricompreso nell'ambito del programma 9 - condiziona negativamente sia la programmazione che la gestione delle attività che vi sono ricomprese.

Gli stanziamenti, a legislazione vigente, assegnati non consentono il pieno raggiungimento dell'obiettivo volto a *“promuovere e coordinare iniziative ed erogare contributi per il miglioramento della sicurezza, della sostenibilità ambientale e della qualità del trasporto marittimo”*.

La politica europea di fronte alla crisi della cantieristica navale e nel quadro di una politica integrata per il mare ha posto e porrà con più forza nel corso di questo fine anno 2011 la questione sia della riduzione delle emissioni navi che della sostituzione di numerose unità obsolete operanti nella short sea shipping con unità green e maggiormente Energy efficient. Non v'è sottaciuto che il governo francese ha già varato nel corso di questo anno, misure di sostegno all'economia sui temi della ricerca, dei distretti industriali e dello sviluppo sostenibile.

Pertanto, per evitare che la cantieristica italiana, pur di fronte ad un quadro normativo europeo che a breve prevederà una componente di aiuti per la protezione ambientale, si trovi svantaggiata nei confronti dei concorrenti europei, è necessario ricercare fondi da destinare all'innovazione ed alla protezione ambientale, senza trascurare possibili interventi per la demolizione nel rispetto della convenzione di Hong Kong. L'Italia annualmente importa decine di migliaia di tonnellate di rottame dall'estero, soprattutto via nave. Vengono addirittura importati “pani” di metallo da demolizione dai paesi Asiatici.

Nel corso di questi ultimi anni è stata più volte evidenziata la grave situazione di crisi in cui versano in cantieri navali nazionali ed europei, proponendo, in occasione delle varie manovre

finanziarie, il rifinanziamento di alcune norme strategiche per il settore. Tali richieste, però, non hanno potuto trovare accoglimento per le note esigenze di contenimento della spesa pubblica.

In particolare, per quanto riguarda il credito navale – rifinanziamento della legge 16 marzo 2001, n. 88 - si segnala che da anni il settore cantieristico-armatoriale reclama il completamento degli interventi previsti dalla predetta legge, cioè il pagamento, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del contributo spettante agli armatori, e da questi per lo più ceduto ai cantieri costruttori, per la realizzazione di navi, da tempo consegnate ed aventi i requisiti per l'accesso ai benefici di legge.

Tale aiuto è stato concesso solo parzialmente in relazione alle risorse limitate.

Non può al riguardo non ricordarsi che il rifinanziamento parziale operato dalla Legge Finanziaria 2008 è stato praticamente azzerato dal decreto-legge 93/2008 (c.d. "taglia ICI"), che ha cancellato anche impegni di spesa già assunti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti delle imprese beneficiarie dei contributi.

Negli anni precedenti, in sede di legge finanziaria, è stato richiesto uno stanziamento ad hoc per il completamento di tutte le iniziative (navi) già avviate e concluse (valore nominale dell'aiuto pari a circa 100 milioni di euro), al fine di soddisfare le aspettative degli armatori prima, e successivamente dei cantieri a cui gli armatori hanno ceduto i crediti.

Parimenti, è stato chiesto il completamento degli interventi di cui all'art. 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, per i quali sono necessari ulteriori finanziamenti pari ad euro 1.200.000. Trattasi della restante quota parte di un contributo, peraltro già concesso, in favore di una sola iniziativa di costruzione. Questa legge, in ogni caso, consentirebbe, in attesa di una ripresa del settore legato alla realizzazione di nuove navi e con investimenti poco significativi, di adattare le aree degli attuali cantieri navali per la demolizione al fine di garantire una fonte di mantenimento degli attuali livelli occupazionali oltre a rispondere a quelle che sono le indicazioni da parte della CE, tradotte a breve in Regolamenti vincolanti.

Nel ribadire le criticità finanziarie sopra esposte si evidenzia, però con maggiore forza la necessità di contributi all'innovazione tecnologica in campo navale.

La "Disciplina degli aiuti di stato alla costruzione navale" promulgata nel 2003 dalla Commissione Europea (2003/C317/06) riconosce un contributo all'innovazione tecnologica nel settore della cantieristica, intesa come: applicazione industriale di prodotti e processi innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte del settore nella Comunità, e che comportano un rischio di insuccesso tecnologico o industriale.

La disciplina comunitaria attualmente in vigore sino 31 dicembre 2011 verrà presumibilmente prorogata per quanto attiene agli aiuti all'innovazione anche per navi green.

Essendo esaurite le disponibilità stanziare dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che ha autorizzato un contributo pari a 75 milioni di euro per il triennio 2007-2009, per progetti avviati a partire dal 2004 è indispensabile procedere al rifinanziamento di tale misura di aiuto strategica per il settore.

Nell'ambito della Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima, al fine di consentire l'effettuazione di analisi dettagliate delle esigenze e progetti di innovazione cofinanziati sulla base degli Accordi di programma con Regioni, Enti di Ricerca e Paesi Terzi nel Mediterraneo sono necessarie specifiche risorse per 3 milioni di euro.

Settore portuale

Per quanto riguarda il settore portuale, le maggiori criticità riguardano, da un lato, il funzionamento degli ambiti portuali rimasti nella competenza statale (manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria) dove la cronica insufficienza di risorse determina il continuo formarsi di situazioni debitorie dovendo l'Amministrazione privilegiare il pagamento del pregresso, invece di provvedere alle assegnazioni correnti; dall'altro, la effettiva funzione programmatica/strategica del Programma triennale delle opere marittime, di cui all'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006 (Codice contratti pubblici), il cui finanziamento subisce progressive riduzioni, non solo in sede di previsione di bilancio ma anche sulla programmazione annuale in conseguenza della natura della spesa classificata come "rimodulabile".

Molte delle attività che riguardano lo sviluppo dei porti trovano copertura finanziaria su capitoli cd. rimodulabili; si tratta di attività che se pure definite come tali sotto il profilo strettamente contabile, tali non sono per l'importanza che i porti hanno sull'economia nazionale; l'esigenza è di poter assicurare una programmazione almeno a medio termine e la certezza dei relativi finanziamenti.

Il Programma triennale 2010/2012, contava per l'anno 2011, su un finanziamento di circa 84 milioni di euro, a fronte di richieste pervenute dai Provveditorati Interregionali di circa 125 milioni di euro, importo ridotto dalla legge di stabilità 2011 a circa 78 milioni di euro, ulteriormente ridotti in corso di attuazione del programma, ai sensi dell'art.1, comma 13 della medesima legge di stabilità a 68 milioni di euro circa. Con tali finanziamenti lo Stato non può impegnarsi in opere infrastrutturali ma solamente dare corso ad opere di manutenzione straordinaria necessarie non per lo sviluppo dei porti, ma per garantirne la sicurezza e mantenerne la funzionalità.

Per l'avvio della procedura inerente il Programma di opere marittime 2012/2014, occorre quindi assicurare la proiezione triennale dei finanziamenti e dare certezza sul mantenimento delle disponibilità finanziarie, per un importo almeno pari a quello indicato dai Provveditorati per il 2011 di euro 125 milioni circa.

La mancanza di una copertura di spesa del programma su base triennale ne snaturerebbe il significato programmatico, disattendendo le finalità della norma e i contenuti del Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", relativamente a tali funzioni.

Si rappresenta, inoltre, che per assicurare la continuità del programma "Autostrade del mare" - alla cui attuazione provvede la società RAM – Rete autostrade mediterranee, appositamente costituita e che opera come società *in house*, sotto la direzione e vigilanza dell'Amministrazione – che riveste particolare interesse anche a livello comunitario occorre un'assegnazione per l'esercizio 2012 di euro 1,5 milioni.

Si evidenzia, da ultimo, che gli interventi in materia di finanza pubblica e di contenimento della spesa stanno mettendo in forse anche il pagamento delle rate dei mutui accesi per i finanziamenti a suo tempo accordati alle Autorità portuali, che, con tutta evidenza, costituiscono veri e propri "debiti" dello Stato, il cui mancato o ritardato pagamento genera interessi a carico dell'Eraio.

MISSIONE 17 RICERCA E INNOVAZIONE

Programma 6 Ricerca nel settore dei trasporti

L'attività di ricerca nel settore dei trasporti vede interessato il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici solo in modo marginale, rispetto alla preminente missione istituzionale concernente il "Diritto alla mobilità". Ciò anche con riferimento alle specifiche risorse finanziarie assegnate in bilancio, che nel corso degli anni sono state sensibilmente ridotte dalle norme di contenimento della spesa pubblica.

Il Dipartimento provvede all'erogazione di contributi in favore di enti di ricerca per la promozione dei trasporti, anche mediante il finanziamento di studi e ricerche, con l'intento di concorrere in termini significativi ai costi dei programmi di ricerca applicata al settore nella convinzione, e in linea con gli orientamenti comunitari, che la promozione della ricerca e dello sviluppo costituisca un requisito fondamentale per il recupero della competitività dell'intero comparto.

L'attività del Dipartimento è volta a:

- Promuovere la ricerca per migliorare la competitività del comparto marittimo
- Promuovere attività di ricerca sul tema dei trasporti

CRITICITA' FINANZIARIE

Sarebbe auspicabile un incremento di risorse finanziarie da destinare alla ricerca di settore, come ampiamente riconosciuto a livello comunitario, fattore indispensabile per l'incremento della produttività del comparto, favorendone il posizionamento competitivo.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

Relazione sullo stato di attuazione delle leggi pluriennali di spesa

PAGINA BIANCA

Missione/Programma: 4/4**Autorizzazione Base:**

L 7/2009 art 5 comma 1 punto C

Durata:

2009 – 2028

Scopo della legge:

Cooperazione tra la Repubblica italiana e la Giamahiria araba libica.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

La disposizione di legge sopra citata ha autorizzato un finanziamento di 180 milioni di euro annui, a decorrere dal 2009 fino al 2028, per opere infrastrutturali in Libia.

Sono state inizialmente avviate le attività propedeutiche che prevedono la partecipazione del Ministero fin dalla prima fase di progettazione delle opere, al momento sospese per la situazione internazionale.

Autorizzazione Base:

L 7/2009 art 5 comma 1 punto D

Durata:

2009 – 2011

Scopo della legge:

Cooperazione tra la Repubblica italiana e la Giamahiria araba libica.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

La disposizione di legge sopra citata ha autorizzato un finanziamento di 3,68 milioni di euro annui, per la costruzione di unità abitative in Libia.

Sono state inizialmente avviate le attività propedeutiche, che prevedono la partecipazione del Ministero fin dalla prima fase di progettazione delle opere, al momento sospese per la situazione internazionale

Missione/Programma: 7/7**Autorizzazione Base:**

DL 4/2006 art 30

Durata:

2006 – 2021

Scopo della legge:

Adeguamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti/definanziamenti della legge in scadenza:

Autorizzazioni collegate: LF 488/1999 art 54 comma 1 punto 18 – capitolo 7336

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto A

Durata:

1998 – 2018

Scopo della legge:

Realizzare un programma di potenziamento della componente navale dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti/definanziamenti della legge in scadenza:

Autorizzazioni collegate: L 454/1997 art 9 – capitolo 7770; L 413/1998 art 9 comma 3; LF 388/2000 art 144 comma 1, L 194/1988 art 2 commi 5 e 10, L 166/2002 art 13 comma 2 punto B – capitolo 7241; LF 266/2005 art 1 comma 92, DL 185/2008 art 18 comma 4, capitolo 7415;