

Autorizzazione Base:

L 166/2002 art 39 comma 2 punto C

Durata:

2002 – 2019

Scopo della legge:

Realizzazione del sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e le emergenze in mare, denominato VTMISS (VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM)

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

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto B bis

Durata:

1998 – 2016

Scopo della legge:

Costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno del mare territoriale

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

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto D

Durata:

1998 – 2016

Scopo della legge:

Realizzare un programma di potenziamento della componente aerea 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

Autorizzazione Base:

LF 296/2006 art 1 comma 1039

Durata:

2007 – 2009

Scopo della legge:

Potenziamento della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto

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

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Autorizzazione Base:

LF 244/2007 art 2 comma 99

Durata:

2007 – 2011

Scopo della legge:

Sviluppo e adeguamento della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione 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 388/2000 art 144 comma 1; LF 350/2003 art 4 comma 176 - capitolo 7700

Autorizzazione Base:

L 522/1999 art 7 comma 1

Durata:

2000 – 2016

Scopo della legge:

Realizzare un programma concernente la progettazione di piattaforme per unità navali di futura generazione

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

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto D ter

Durata:

1998 – 2017

Scopo della legge:

Realizzare un programma di potenziamento della componente aerea 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

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto D bis

Durata:

1998 – 2016

Scopo della legge:

Realizzare un programma di potenziamento della componente aerea 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

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto B ter

Durata:

1998 – 2017

Scopo della legge:

Costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno del mare territoriale

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

Il finanziamento è stato integralmente utilizzato per lo scopo della legge

Autorizzazione Base:

L 413/1998 art 8 comma 3 punto B

Durata:

1998 – 2017

Scopo della legge:

Costruzione di unità navali per la vigilanza degli interessi nazionali al di là del limite esterno del mare territoriale

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 166/2002 art 38 comma 6, LF 244/2007 art 2 comma 243 - capitolo 7301.

Missione/Programma: 13/1**Autorizzazione Base:**

LF 296/2006 art 1 comma 1035

Durata:

2007 – 2009

Scopo della legge:

Ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali su tutto il territorio nazionale dando attuazione al Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, mediante l'adozione di Programmi annuali predisposti dal Ministero

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

E' stata data integralmente attuazione alla legge in quanto sono state utilizzate tutte le risorse assegnate sul capitolo 7334 nel corso del triennio 2007/2009 mediante l'attivazione di ulteriori tre Programmi di attuazione del PNSS. 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. 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. A seguito di quanto disposto dal Cipe, è stato attivato un sistema di monitoraggio su tutti gli interventi e nel corso del 2010 sono cominciate le prime rilevazioni di dati. Inoltre è stata stipulata una convenzione con l'Anci che consentirà di dare attuazione ad un Programma di Azioni per favorire il miglioramento della sicurezza stradale urbana.

Ragioni della mancata realizzazione degli scopi della legge:

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. 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.

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Utilizzo di percorsi amministrativi alternativi e strumenti finanziari di più facile accesso ai cofinanziamenti.

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

La non assegnazione dei fondi potrebbe determinare la mancata collaborazione con i diversi livelli di governo territoriali. Il CNEL in sede di presentazione Quarta Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale, annovera tra le proposte il completo finanziamento del PNSS. Il CIPE, prendendo atto di quanto comunicato dal Dipartimento, con delibera, 13 maggio 2010, sottolinea che: - nel triennio 2007-2009, a fronte di un impegno nazionale previsto dal PNSS di 1.678 milioni

di euro, l'impegno effettivo è stato di 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 sull'attuale performance positiva.

Eventuali nuovi programmi da avviare:

Da un lato si dovrà procedere all'aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, anche sulla base dei risultati derivanti dall'applicazione del sistema 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

Autorizzazione Base:

LF 488/1999 art 54 comma 1 punto 18 bis

Durata:

2002 – 2016

Scopo della legge:

Ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali su tutto il territorio nazionale dando attuazione al Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'art. 32 della L. n. 144/1999, mediante l'adozione di Programmi annuali predisposti dal Ministero e l'implementazione di attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano medesimo.

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

La legge 488/99 ha, tra l'altro, recato limiti d'impegno per l'attuazione dei programmi annuali e, contestualmente, ha assegnato, sul capitolo 7336, le risorse dedicate al raggiungimento degli obiettivi indicati in via generale dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed in concreto individuati dal Primo Programma di attuazione del medesimo Piano per l'anno 2001 e dal Secondo per l'anno 2002.

Le procedure amministrative di competenza del governo centrale per l'attuazione dei citati programmi sono state interamente espletate in quanto, trattandosi di cofinanziamento di interventi finalizzato all'accensione di mutui da parte delle Province e dei Comuni, è stato necessario procedere alla ripartizione dei fondi. L'attribuzione di detti cofinanziamenti è stata effettuata sulla base di criteri premiali attraverso una procedura competitiva gestita dalle Regioni e, poiché la definizione del Secondo Programma è avvenuta contestualmente all'avvio del Primo, i contenuti sono sostanzialmente simili, salvo l'introduzione, nel Secondo, di un bando particolare finalizzato alla predisposizione di interventi strategici.

Le somme sono state quindi integralmente ripartite tra i detti enti locali e, successivamente, sono state impegnati i relativi fondi

Ragioni della mancata realizzazione degli scopi della legge:

Il Primo ed il Secondo Programma, finanziati attraverso l'accensione di mutui da parte degli enti locali attuatori, hanno sofferto dell'applicazione dell'art. 1 commi 511 e 512 della legge finanziaria 2007 che ha introdotto nuove norme in materia di mutui a carico dello Stato. In particolare detta normativa ha disposto che, ai fini dell'utilizzo dei contributi pluriennali stanziati per operazioni di mutuo, si dovesse adottare un decreto autorizzativo del Ministro competente di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto a legislazione vigente. Questa Amministrazione ha quindi provveduto alla predisposizione del decreto necessario all'utilizzo dei contributi da erogarsi a favore dei soggetti beneficiari individuati dalle Regioni per l'attuazione del Primo e Secondo Programma, ma tale decreto non è stato sottoscritto dal MEF medesimo in quanto in presenza di effetti peggiorativi. Solo nel luglio 2008 il MEF ha ritenuto di poter autorizzare l'utilizzo diretto dei contributi pluriennali, previa emanazione di appositi decreti. Durante l'esercizio 2009/2010 tali decreti sono stati firmati dai Ministeri coinvolti nel procedimento ed approvati dai competenti organi di controllo. Ciò ha consentito di riattivare le procedure necessarie all'erogazione dei fondi a livello territoriale, previa verifica, da parte del Dipartimento, della regolarità amministrativa – contabile dei progetti approvati. Tuttavia, il suddetto utilizzo diretto non permetterà il completo impiego delle risorse in parola poiché gli enti attuatori

non avranno la disponibilità immediata del capitale necessario alla realizzazione degli interventi, ma la conseguiranno nell'arco temporale previsto dalla stessa durata dei limiti di impegno.

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Utilizzo di percorsi amministrativi alternativi e strumenti finanziari di più facile accesso ai cofinanziamenti.

Autorizzazione Base:

LF 296/2006 art 1 comma 1036

Durata:

2007 – 2009

Scopo della legge:

Consolidare ed accrescere le attività di prevenzione in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale. 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

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

Le iniziative di comunicazione sul tema della sicurezza stradale mirano tutte 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 la prima causa violenta, per dimensioni e impatto sociale, di mortalità e ferimento.

Di fronte ad una tale emergenza sociale il Ministero si è reso conto che era ormai necessario un impegno particolare che ponesse in essere un intervento complessivo, nuovo nei tempi e nelle modalità : in tal senso ha dato avvio ad una grande campagna di comunicazione istituzionale ("Sulla buona strada") di durata biennale. Nel corso del 2009, si è svolta la prima fase che ha avuto il suo punto di forza nella chiamata a raccolta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore della sicurezza stradale. Tra questi, vanno citati innanzitutto i personaggi del mondo dello sport e dello spettacolo che hanno generosamente accettato di collaborare gratuitamente come **testimonial** per la realizzazione degli spot e dei manifesti della campagna.

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.

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, con il pertinente capitolo 7335, 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.

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

Poiché è stato utilizzato integralmente lo stanziamento definitivo del triennio di riferimento e non sono stati previsti ulteriori finanziamenti non sarà possibile procedere ad adeguate attività di prevenzione e di diffusione dei valori della sicurezza stradale. Inoltre non sarà possibile garantire l'acquisto, per le forze di polizia, di idonee attrezzature tecniche.

Missione/Programma: 13/2**Autorizzazione Base:**

L 240/1990 art 6 comma 4

Autorizzazione Rifinanziante:

L 413/1998 art 9 comma 4

Durata:

1999 – 2016

Scopo della legge:

La legge 240/90 ha previsto interventi dello Stato finalizzati alla realizzazione di infrastrutture interportuali; ai sensi dell'art. 6 della citata legge i soggetti gestori di tali infrastrutture sono autorizzati a contrarre mutui per un investimento complessivo di euro 361.519.829,36; il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può concedere contributi per la durata di quindici anni, commisurati alla spesa per gli investimenti.

La legge 204/95 ha introdotto una serie di modifiche ed integrazioni alla suddetta legge 240/90, tra le quali l'eliminazione della distinzione degli interporti tra primo e secondo livello, la previsione del cofinanziamento di soggetti pubblici e/o privati alla realizzazione delle infrastrutture in argomento, nonché la sottoposizione a V.I.A. della proposta progettuale, abolizione dell'istituto della concessione per quegli interporti non previsti dall'art. 9 della legge 240/90.

L'art. 9 della legge 23.12.97, n. 454, ha autorizzato un contributo di € 5.164.568,99 annui a decorrere dal 1997 al fine di consentire il completamento delle procedure per l'ammissione ai contributi di cui all'art. 6 della legge 240/90. A tal fine sono stati individuati gli interporti finanziati con tali fondi.

Per la realizzazione degli interporti di cui alla legge 240/90, la legge 413/1998, art. 9, comma 4, ha previsto un limite di impegno quindicennale di € 11.258.760,40 annui a decorrere dall'anno 1999, da corrispondere con i criteri, le modalità e le procedure di cui alle menzionate leggi 240/90 e 204/95. La suddetta legge 413/98, al comma 3 dell'art.9, ha autorizzato un ulteriore contributo quindicennale di € 10.329.137,98 all'anno a decorrere dal 2000, per la realizzazione degli interventi previsti dall'art. 9, comma 2 della legge 454/97, già richiamata.

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

Sono state attivate le procedure di finanziamento relative agli interporti di primo livello Bologna, Padova, Verona, Torino Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate Lacchiarella, Marcianise Nola, Parma Fontevivo e Livorno Guasticce per i quali è stato autorizzato un volume di investimento pari a € 248.932.225,36. Il contributo a favore dell'interporto di Segrate Lacchiarella è stato revocato e il relativo importo distribuito tra alcuni degli altri interporti (Padova, Verona, Torino Orbassano, Bologna, Parma Fontevivo). Per quanto riguarda gli interporti rimanenti (ex 2° livello), sono state attivate le procedure previste dall'art. 6 della legge 240/90, per l'ammissione ai contributi sui fondi ancora disponibili di cui alla stessa legge 240/90 e ammontanti ad euro 11.587.604,00. Dal mese di gennaio 2010 le competenze in ordine al perfezionamento delle procedure di erogazione dei contributi previsti dalla normativa sopra citata sono state trasferite alla Div. 1 della Direzione Generale T.S.I. – D.T.T. del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Il processo di finanziamento e