

TABELLA N. 10**STATO DI PREVISIONE DEL****MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PAGINA BIANCA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Relazione programmatica per missioni di spesa

PAGINA BIANCA

MISSIONE DI SPESA: 04. L'Italia in Europa e nel mondo (CDR 2 – Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale)

Programma: 04.16. Cooperazione economica, finanziaria ed infrastrutturale

Illustrazione delle principali attività programmate

La legge 6.2.09, n.7 (cooperazione tra la Repubblica italiana e la Giamahiria araba libica) ha autorizzato un finanziamento per la realizzazione di unità abitative ed opere infrastrutturali in Libia.

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

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

- attività programmata: *Realizzazione di unità abitative ed opere infrastrutturali in Libia*
 - risorse disponibili nel triennio: 540,00 MEuro.

Elementi illustrativi relativi alle spese di investimento, con particolare riferimento a quelle indicate nella tabella E della legge di stabilità

- Autorizzazione di spesa: *art. 5, legge 7/09 (capitolo 7800)*
 - Risorse iscritte nella tabella E della legge di stabilità: 540,00 MEuro.

MISSIONE DI SPESA: 07. Ordine pubblico e sicurezza (CDR 4 – Capitanerie di Porto)**Programma: 07.07. Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste****Illustrazione delle principali attività programmate**

Per concorrere alla missione di cui sopra, il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia costiera intende proseguire con il necessario programma di adeguamento della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione e monitoraggio, al fine di garantire il costante ammodernamento del sistema di ricerca e soccorso in mare e di implementare l'attività di vigilanza e controllo finalizzata alla sicurezza in mare, sia in termini di Safety che di Security: Il citato potenziamento dei mezzi operativi e dei sistemi, consentirà, altresì, maggiori interventi preventivi e repressivi per la tutela del mare, dei suoi utenti e delle sue risorse.

Dimostrazione della coerenza e la compatibilità tra le risorse necessarie alla realizzazione e le risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

- attività programmata: *Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo*
 - risorse disponibili nel triennio: anno 2012 39,04 MEuro;
anno 2013 49,98 MEuro;
anno 2014 49,98 MEuro.
- attività programmata: *Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse*
 - risorse disponibili nel triennio: anno 2012 29,18 MEuro;
anno 2013 31,71 MEuro;
anno 2014 31,71 MEuro.

Elementi illustrativi relativi alle spese di investimento, con particolare riferimento a quelle indicate nella tabella E della legge di stabilità

-
- Autorizzazione di spesa: *art. 3 bis, comma 2, decreto legge 135/09 (capitolo 7853)*
 - Risorse iscritte nella tabella E della legge di stabilità:

anno 2012	6,22 MEuro;
anno 2013	10,72 MEuro;
anno 2014	10,72 MEuro;
 - Previsioni sul grado di realizzazione: *si prevede di impegnare e pagare, nel triennio, il 100% delle somme iscritte;*
 - Proposte di rimodulazione, definanziamento o rifinanziamento: *nessuna.*

Altre proposte di modifica agli importi degli stanziamenti previsti in bilancio a legislazione vigente, non iscritti nella suddetta tabella E

Si confermano le attuali previsioni.

MISSIONE DI SPESA: 13. Diritto alla mobilità (CDR 3 – Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici)

Programma: 13.01. Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale

Illustrazione delle principali attività programmate

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.

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 con particolare riguardo per le utenze deboli*
- *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*

Altre proposte di modifica agli importi degli stanziamenti previsti in bilancio a legislazione vigente, non iscritti nella suddetta tabella E

Le attività inerenti la realizzazione della sicurezza stradale in Italia sono tutte mirate a concorrere al raggiungimento dell'ambizioso obiettivo, fissato nel 2001 dalla Commissione europea, di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime di incidenti stradali e mirano ora a raggiungere l'ulteriore dimezzamento previsto come obiettivo per il decennio in corso.

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 hanno contribuito al non completo raggiungimento degli obiettivi indicati in sede di Commissione Europea (-42,3 % del numero di morti 2010 rispetto al 2001 a fronte dell'obiettivo di riduzione del 50%), anche se l'entità della riduzione percentuale è in linea con quanto raggiunto dai principali Paesi europei nel decennio di riferimento. A ciò si aggiunge la constatazione della scarsità dei fondi messi a disposizione per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale a confronto con le risorse finanziarie destinate dagli altri Paesi dell'U.E. alla 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, a dimostrazione dell'eccessivo divario tra quanto richiesto e quanto effettivamente erogato.

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 (capitolo 7336).

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 (capitolo 7334).

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 (3°, 4° e 5°) di attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale.

Il Ministero ha quindi assegnato e ripartito le risorse a livello regionale ma gli enti locali, a causa delle difficoltà nel reperire la propria quota di finanziamento dovuta al vincolo di dover rispettare il patto di stabilità, non hanno potuto concretamente avviare gli interventi degli ultimi due programmi.

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 che faticosamente è stato messo in atto nel 2011 con la costituzione del Tavolo di coordinamento valutazione ed indirizzo tra Ministero, Regioni, UPI ed ANCI.

La necessità quindi di acquisire ulteriori risorse è stata, oltre che reiterata a livello ministeriale, anche evidenziata 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, ha ribadito l'opportunità che il Parlamento si adoperasse per il reperimento delle risorse necessarie per il completamento dell'attuazione del Piano.

Si aggiunge inoltre 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.

In mancanza di fondi, è stato dato impulso all'attività di stipula di Convenzioni e Protocolli d'intesa senza oneri a carico dello Stato tra cui si cita a titolo di esempio quella sui Centri di guida sicura avanzata o quella stipulata con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani che consentirà di dare attuazione ad un Programma di Azioni volte a favorire il miglioramento della sicurezza stradale su determinati aspetti specifici che vanno da quelli comportamentali dei Centri a quelli sulla particolare criticità dell'incidentalità in ambito urbano.

La Direzione, preso ormai atto del mancato finanziamento di ulteriori programmi annuali di attuazione oltre ai cinque finanziati, sta concentrando la sua attività nel monitoraggio e valutazione degli interventi del Piano 2001-2010. A tal riguardo, sulla scorta dei primi risultati del sistema di monitoraggio degli interventi attivati sui singoli Programmi di attuazione, si sta conducendo, in conformità a quanto stabilito dal Governo con direttiva del Presidente del Consiglio del 30 aprile 2012 sulla "spending review", nonché con D. L. 7 maggio 2012, n. 52, una revisione dei singoli programmi di spesa. L'obiettivo è quello di individuare e consolidare, attraverso la condivisione di Regioni ed Enti

beneficiari (Comuni/Province), gli interventi che non sono stati avviati al 31/12/10. Contestualmente si sta procedendo alla valutazione dell'efficacia degli interventi conclusi al fine di poterne utilizzare i risultati per il nuovo Piano 2011-2020.

Infatti, oltre a questa azione di monitoraggio e valutazione del Piano 2001-2010, si segnala che si sta procedendo alla redazione del nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per il decennio 2011-2020.

Se alle attività sopra evidenziate si aggiunge però il fatto che il meccanismo di finanziamento degli interventi del Piano, previsto dal comma 2, lettera a) dell'art. 40 della legge 120/2010, è risultato del tutto inapplicabile a causa del vincolo posto sui proventi di spettanza statale la cui destinazione è stata subordinata alle esigenze di complessiva compensazione finanziaria e di equilibrio di bilancio, è del tutto evidente che il nuovo documento di programmazione per il decennio 2011-2020 (Piano Nazionale della sicurezza Stradale 2011-2020) risulta privo di finanziamenti non solo allo stato attuale ma anche nel prossimo triennio.

Una prima stima dei costi di realizzazione e di gestione del PNSS 2011-2020, sia per quanto riguarda le misure previste che per quanto riguarda l'avvio e il mantenimento, nel periodo 2011-2020, del sistema di gestione della sicurezza stradale, è pari a circa 980 milioni di euro, 98 milioni di euro l'anno.

In merito alle attività di prevenzione, la campagna di comunicazione "Sulla buona strada" ha rappresentato per tre anni (2009/2010/2011) un intervento complessivo, nuovo nei tempi e nelle modalità, 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.

Il principio di base della campagna, che è stato in realtà un grande contenitore unico nel quale sono confluite iniziative varie, è 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, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino.

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

Primi fra tutti, i testimonial della campagna che hanno accettato di collaborare gratuitamente per la realizzazione degli spot e dei manifesti. Tra questi, vanno citati innanzitutto i personaggi del mondo dello sport e dello spettacolo Maria Grazia Cucinotta, Tania Cagnotto e Aldo Montano nella prima fase, la squadra nazionale di rugby in una fase successiva, ed ancora, nell'ultima fase, alcuni tra i più famosi comici del mondo dello spettacolo: Christian De Sica ed il figlio Brando, Linus, la Premiata Ditta, Cristiano Militello e Gigi Proietti.

E poi, tra i grandi eventi inseriti nella campagna che hanno rappresentato importanti occasioni di incontro con il mondo esterno e di contatto con giovani e meno giovani, basti citare la presenza al Meeting di Rimini per l'amicizia tra i popoli sia nel 2009 che nel 2010 che nel 2011, e le varie iniziative di sicurezza stradale in collaborazione con il mondo dello sport : sui campi di calcio, al Campionato mondiali di Volley, al campionato 6 Nazioni di rugby, ai mondiali di nuoto.

I positivi risultati dei monitoraggi effettuati inducono a ritenere di dover proseguire nell'attività di comunicazione , ma due fattori indeboliscono molto l'effettiva capacità operativa dell'Amministrazione in tale settore. Il primo riguarda gli stanziamenti di bilancio (capitoli 7333 e 7335) che, riducendosi di anno in anno, sono ormai assolutamente insufficienti per far fronte ad iniziative comunicazionali di ampio respiro. Il secondo è rappresentato dalle disposizioni della legge 122/2010 art. 6, comma 8, (" A decorrere dall'anno 2011 le amministrazioni pubbliche non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20% della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità...") che di fatto riducono ulteriormente, in misura drastica, gli importi disponibili rispetto a quelli , già, come detto, esigui, stanziati in bilancio.

Per quanto attiene invece all'educazione stradale, il Ministero ha rinnovato gli sforzi volti alla sperimentazione di nuovi moduli educativi che, qualora efficaci, possano essere divulgati nel maggior

numero di realtà interessate, programmando per il triennio 2012-2014 una serie di iniziative sperimentali nelle scuole di ogni ordine e grado :

Scuola Primaria : è stato ideato il progetto *Prosess* , Progetto Sperimentale di Educazione alla Sicurezza Stradale, realizzato poi nell'anno scolastico 2011/2012 in collaborazione con le DG Territoriali , finalizzato alla formazione di alunni che abbiano una conoscenza consapevole del fenomeno "sicurezza stradale" e che sappiano valutare correttamente le proprie capacità.

Il progetto intende educare e formare i bambini, stimolandone le motivazioni interiori, e coinvolgendo anche gli adulti di riferimento (genitori, nonni, ecc.) , in quanto l'educazione alla sicurezza stradale non comincia dalla scuola e non si esaurisce in essa, ma coinvolge anche la famiglia.

La sperimentazione del progetto ha coinvolto circa 20 scuole su tutto il territorio nazionale, 210 classi e più di 5100 bambini.

Scuola Secondaria di primo grado : è in corso di perfezionamento un progetto da realizzarsi a Roma nell'anno scolastico 2012/2013 , e in altre città nell'anno scolastico 2013-2014, in collaborazione con l'Agenzia per la mobilità del Comune. Il progetto , denominato "Studenti di oggi cittadini di domani: lezioni di mobilità e sicurezza in strada" coniuga i temi più classici di sicurezza stradale con quelli che riguardano il trasporto pubblico, la mobilità sostenibile e la crescente esigenza di realizzare una sistema di mobilità intelligente .

Scuola Secondaria superiore: poiché la collaborazione con il mondo dello sport, già sperimentata varie volte nel passato, si è sempre rivelata vincente su questi temi, la Direzione Generale ha in corso di avanzata definizione con la Federazione Italiana Pallacanestro, sempre per il prossimo anno scolastico, un progetto di educazione stradale rivolto ai primi tre anni delle scuole secondarie superiori.

Attraverso la realizzazione di giornate-incontro sui temi della sicurezza, ed in particolare sulla necessità di una "sicurezza condivisa", i ragazzi verranno stimolati a riflettere su come una corretta

circolazione stradale sia in realtà un gioco di squadra nel quale ognuno è responsabile di sé stesso ma anche degli altri.

Università : nell'ambito della partecipazione al progetto Icaro 2012, si sta svolgendo una serie di incontri in vari atenei italiani, con la proiezione del film Icaro Young (realizzato nell'ambito del progetto europeo Icarus), cui seguono interventi gestiti dalla Polizia Stradale, da operatori del Ministero, dalla Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale e dalla Facoltà di Psicologia della Sapienza. E' intenzione del Ministero ripetere tale positiva esperienza anche per l'anno accademico 2012-2013.

Per quanto riguarda il CCISS, al fine di completare il processo di implementazione e miglioramento del servizio nazionale di infomobilità già da tempo avviato, è intenzione dell'Amministrazione procedere all'acquisizione dei dati storici di sensoristica mobile relativi agli ultimi 2 anni per effettuare le calibrazioni dei modelli previsionali di traffico. A tal fine si renderà necessaria la disponibilità di risorse per circa 300.000 euro.

Risorse iscritte a legislazione vigente nel bilancio pluriennale

Cap. 7333

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	2.423.100,00	CP	2.400.000,00	L. n. 144/1999, art. 32
CS	2.423.100,00	CS	2.400.000,00	

Cap. 7336

Anno 2013		Anno 2014		Autorizzazione di spesa
CP	33.434.698,00	CP	33.434.698,00	L. n. 488/1999, art. 54, co. 1, punto 18
CS	33.434.698,00	CS	33.434.698,00	