

L'applicazione corretta e controllata delle STI riguarda, da un lato, tutti i nuovi grandi Progetti ferroviari transfrontalieri e nazionali (ovvero rientranti nelle c.d. TEN-T), dall'altro, gli interventi di adeguamento sostanziale delle linee esistenti.

I presupposti base in materia sono la competitività e la sicurezza della modalità ferroviaria. La complessa tematica mette in gioco molteplici aspetti infrastrutturali, tecnologici, gestionali e organizzativi, che il Ministero ha seguito, monitorato e controllato nel corso della Legislatura;

❖ **Prosecuzione delle opere per l'ampliamento dell'Alta Velocità – Alta Capacità (AV/AC)**

Uno degli obiettivi principali perseguito attraverso gli interventi fondamentali relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità è il riequilibrio del sistema dei trasporti italiano oggi fortemente squilibrato a favore della strada. L'AV/AC rappresenta la punta di diamante dell'offerta infrastrutturale ferroviaria che, lungo gli itinerari di maggior traffico, accompagna importanti interventi di riorganizzazione trasportistica e di riqualificazione delle aree attraversate: nuove stazioni, servizi ferroviari regionali e metropolitani, itinerari dedicati alle merci.

Le opere sono realizzate con gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2007-2011 e sono poste in essere da parte delle Ferrovie dello Stato (oggi F.S. S.p.A.) e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), anche per il tramite della società Italferr SpA.

Attualmente la rete AV/AC italiana in esercizio copre circa 1.000 Km.

La rete si estende lungo la direttrice Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, alla quale andranno aggiunti circa 200 km della tratta Milano-Venezia (che ha delle tratte già in funzione ed altre in realizzazione). A tale nuova direttrice si affiancherà, successivamente, ad est la linea Venezia-Trieste, e ad ovest la linea Torino-Lione, per il completamento del Corridoio V – Progetto Prioritario n. 6 (in particolare, sulla direttrice Torino-Lione, l'ultima delibera CIPE in materia del 18.11.2010 ha previsto 143 Mln. di Euro per la realizzazione del cunicolo esplorativo de La Maddalena, mentre il Contratto di Programma 2007-2011 – aggiornamento 2009 firmato in data 23.12.2010 ha previsto 104 Mln. di Euro per l'adeguamento della linea storica e 688 Mln. di Euro per il Nodo di Torino).

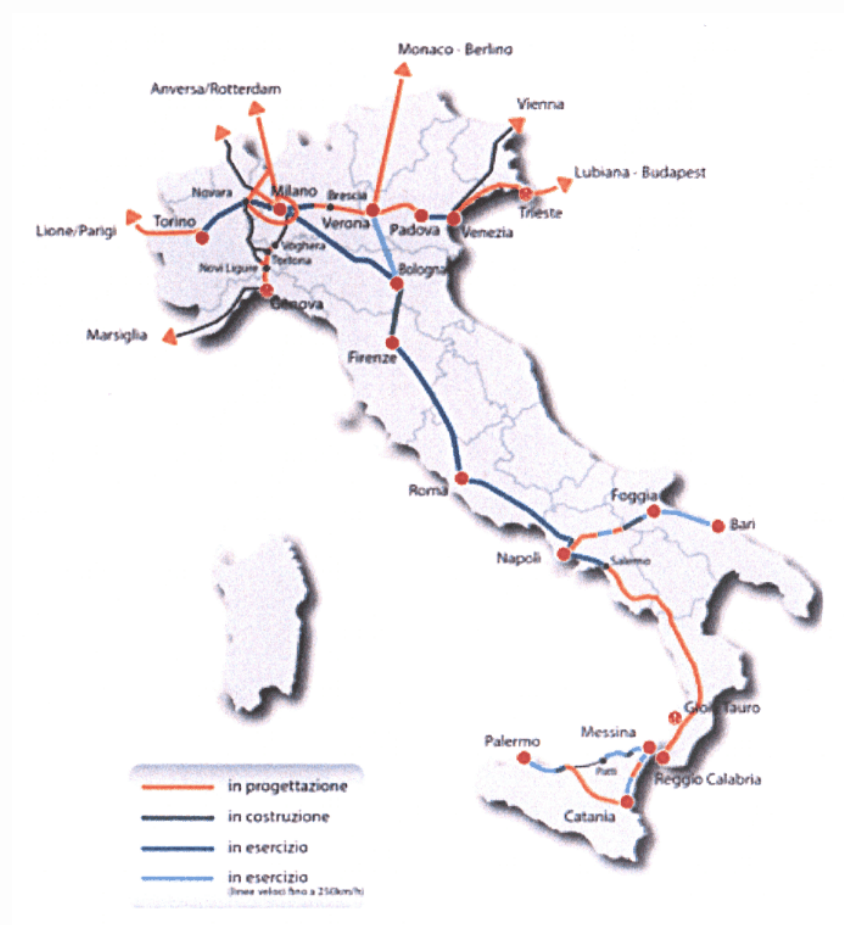
Altre due direttrici fondamentali ed importanti per l'AV/AC italiana sono rappresentate dalle tratte:

- Tunnel di Base del Brennero e la linea Verona-Fortezza (sulla direttrice del Progetto Prioritario n. 1 – Corridoio I Berlino-Palermo, nonché Asse A ERTMS) attraverso il potenziamento della capacità e la realizzazione di nuove opere infrastrutturali pesanti (in particolare, su questo asse, l'ultima delibera CIPE 18.11.2010 ha stanziato 790 milioni per il primo lotto costruttivo e previsto 4,2 miliardi di Euro per il Valico del Brennero - con inizio dei lavori per lotti costruttivi non funzionali - nonché 1,6 miliardi di euro per la linea Verona-Fortezza). Si precisa che sull'opera convergono anche 1 Mld. di euro di fondi comunitari previsti per le reti TEN;
- Milano-Chiasso (sulla direttrice del Progetto Prioritario n. 24 – Corridoio “Due Mari”) che analogamente prevede non solo il potenziamento della capacità ma anche la realizzazione di nuove opere infrastrutturali pesanti (il predetto Contratto di Programma 2007-2011 ha previsto per ora circa 483 Mln. di euro per la realizzazione ed il potenziamento del collegamento nord-sud, esclusa l'AV e gli ulteriori investimenti richiesti dal Comitato Italo-Svizzero).

In particolare, in questi ultimi anni, i progressi continui nella realizzazione concreta delle nuove opere ed il flusso costante degli investimenti hanno permesso di effettuare numerose nuove aperture di tratte (proseguendo anche nella progettazione delle nuove linee), il cui riepilogo (per le sole linee in esercizio e in progettazione) può essere così sintetizzato:

- Tratta Torino-Novara: aperta dal febbraio 2006 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Novara-Milano: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Milano-Bologna: aperta dal dicembre 2008 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Bologna-Firenze: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Firenze-Roma: aperta dal 1977 (ERTMS e 3Kv)
- Tratta Roma-Napoli: aperta dal dicembre 2005 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Napoli-Salerno: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 3Kv)
- Tratta Milano-Treviglio: aperta dal luglio 2007 ((ERTMS e 25Kv)
- Tratta Treviglio-Padova: avviati i lavori di realizzazione (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Padova-Mestre: aperta dal marzo 2007 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Milano-Genova (3° valico) in fase di progettazione (ERTMS e 25Kv)

Sistema AV/AC



Obiettivi specifici dell'Alta Velocità/ Alta Capacità italiana sono:

- aumentare di oltre il doppio la capacità complessiva del sistema ferroviario italiano nelle relazioni principali;
- aumentare l'efficienza e la velocità dei collegamenti tra i terminali serviti dall'AV/AC e dalle linee esistenti;
- consentire un nuovo assetto funzionale delle aree metropolitane con riorganizzazione del trasporto urbano;
- separare i traffici di lunga e medio-breve percorrenza e dedicare le linee esistenti al trasporto locale, regionale e merci;
- creare nuove interconnessioni con porti, interporti e aeroporti;
- consentire la piena integrazione con la rete AV europea e con i corridoi intermodali internazionali tramite standard tecnologici di interoperabilità e con lo sviluppo delle direttrici dei valichi;
- rispettare l'ambiente mediante valutazioni strategiche ambientali. In particolare, sul lato ambientale la rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana è una rete a basso livello di impatto ambientale: solo sulla Milano-Bologna è stato messo a dimora più di un milione di piante che contribuiscono a neutralizzare i grandi quantitativi di anidride carbonica emessa in atmosfera. In termini di vantaggi ecologici, i risultati dell'AV sono un esempio concreto della vantaggiosità ambientale del trasporto ferroviario. Alla fine del 2009 l'aumento medio di viaggiatori registrato dal Frecciarossa è stato, infatti, di circa il 25% rispetto al 2008, con una quota di mercato tra Roma e Milano passata dal 38 al 50% e un conseguente risparmio di oltre 30 mila tonnellate di CO₂. Un beneficio importante e in continua crescita, come rivelano i dati di traffico che vedono, nel 2010, l'AV italiana scelta da circa più di 26 milioni di viaggiatori, cifra che supera nettamente il risultato complessivo dell'anno precedente. La rete AV, in termini ambientali, significa anche:
- 230 km di barriere antirumore;
- 1.670 ettari di interventi a verde;
- 300 accordi volontari per l'inserimento socio-ambientale dell'opera;
- circa il 25% dell'investimento per le spese socio-ambientali.

Infine, la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli si completa, nei grandi nodi metropolitani di Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, con le stazioni destinate ad accogliere i treni AV, ristrutturate e riqualificate o integrate con stazioni completamente nuove progettate da architetti di grande fama vincitori di concorsi internazionali di progettazione. Oltre alla funzione di terminali trasportistici e di complessi di alto pregio monumentale e architettonico, le nuove stazioni sono destinate a svolgere funzioni commerciali, culturali e di riqualificazione territoriale.

In merito, poi, al quadro finanziario del programma di bilancio "Sistemi ferroviari" sul quale gravano le attività sopra specificate, nel rinviare all'unità tav. 5 per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti relativi all'anno 2010, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini dalla compilazione di detta tavola, emerge che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 100,00;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 100,00
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 100,01.

“Sistemi idrici, idraulici ed elettrici”

Anche in tale settore, si è dato corso ad un’implementazione dell’attività di vigilanza e di impulso riguardo a una serie di interventi relativi:

a) alle reti idriche già finanziate ed in corso di esecuzione; in particolare, tale attività ha riguardato:

- Regione Calabria - Potenziamento e razionalizzazione dell’acquedotto del Frida (1° lotto funzionale);
- Regione Calabria - Ristrutturazione rete idrica, monitoraggio e telecontrollo nel Comune di Cosenza;
- Regione Calabria - Rifacimento rete idrica rete fognaria tratto Garofano/Rusoli nel Comune di Castrolibero (CS);
- Regione Calabria - Lavori di disinquinamento ambientale con razionalizzazione dei sistemi di collettamento e costruzione di n. 2 impianti di depurazione nel Comune di San Marco Argentano (CS);
- Regione Campania - Ristrutturazione rete idrica nel Comune di Ceppaloni (BN);
- Regione Molise - Adeguamento reti infrastrutturali per la raccolta ed evacuazione delle acque reflue nere - 1° stralcio - Rete fognaria zona Lido Regione di Campomarino;
- Regione Calabria - Recupero perdite nella rete idrica nel Comune di Cardinale;
- Regione Puglia - Reti di acquedotti minori nel comprensorio del consorzio di bonifica montana del Gargano con l’utilizzo di risorse locali. Schema Sud 2° lotto;
- Regione Puglia - Traversa sul rio salso ed opere di collegamento all’adduttore Ofanto-Capacciotti;

Regione Sardinia - Riassetto funzionale della linea di adduzione irrigua ed idropotabile per il settore Budoni - San Teodoro alimentata dal serbatoio Maccheronis;

b) alle dighe affidate ai Commissari; tale attività ha riguardato:

- monitoraggio idraulico grandi dighe (decreto legge n. 79/2004);
- completamento monitoraggio grandi dighe (direttiva Ministro del 20 aprile 2009, n. 16473). In proposito, si evidenzia che è stato completato il monitoraggio idraulico delle prime 250 grandi dighe, come previsto e finanziato dal predetto decreto legge n. 79/2004 (del valore di oltre 2 milioni di euro). Con tale sistema di monitoraggio il Ministero, dall’apposita sala operativa, ubicata presso la sede della competente struttura ministeriale, può tenere sotto controllo, in continuo ed in tempo reale, il livello di invaso delle dighe monitorate, ciò ai fini di poter valutare i volumi di acqua disponibili e quelli eventualmente da rilasciare al fine della laminazione delle piene. Peraltro, è stata avviata l’estensione del sopra citato monitoraggio idraulico ad altre 25 grandi dighe gestite da soggetti pubblici, prevedendo anche l’installazione della necessaria strumentazione di cui ne erano prive. Tale intervento è finanziato con le risorse provenienti dai contributi dei gestori delle dighe;
- messa in sicurezza diga La Spina - Regione Piemonte (decreto legge n. 79/2004);
- messa in sicurezza diga Bric Zerbino - Regione Piemonte (decreto legge n. 79/2004).

Alle attività sopra indicate, correlate all’obiettivo strategico “Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche”, connesso alla priorità politica “Sviluppo delle infrastrutture e delle Grandi Opere”, si sono affiancate le ulteriori azioni nel settore attinenti a un altro obiettivo considerato strategico per l’anno 2010: “Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri” inerente ad un’altra priorità politica del medesimo anno “Sicurezza”. Circa gli altri interventi concernenti tale priorità e quest’ultimo obiettivo si riferirà nel prosieguo della relazione. Fin d’ora, invece, si espongono, sinteticamente, gli interventi che, pur connessi ad essi, concernono il settore “dighe” in esame; ciò al fine di fornire una visione d’insieme delle più rilevanti azioni poste in essere in detto settore nel medesimo anno.

A tale riguardo, si evidenzia che la competente struttura ministeriale, in cui sono confluite le funzioni e le risorse del soppresso Registro Italiano Dighe, pur con le difficoltà connesse alla riorganizzazione delle relative strutture e risorse umane e strumentali, ha assicurato lo svolgimento dei compiti previsti dalla vigente legislazione in materia (DPR n. 1363/59 e legge n. 584/94), confermati in capo alle strutture ministeriali anche a seguito del decentramento/conferimento di competenze alle Regioni e Province autonome avviato con il decreto legislativo n. 112/98.

Trattasi, in primis, della vigilanza sulle opere di sbarramento (n. 540 grandi dighe), e sulle correlate azioni poste in essere dai soggetti concessionari della risorsa idrica e delle relative opere stesse, ai fini della tutela e della salvaguardia della pubblica incolumità.

Le attività di vigilanza sono state esplicate, come per legge, attraverso l'effettuazione di visite ispettive, con sopralluogo alle opere di sbarramento (due volte nell'anno), precedute e seguite dal costante controllo del comportamento delle opere stesse mediate l'esame e la valutazione tecnica degli esiti dei rilevamenti strumentali delle apparecchiature di monitoraggio poste a presidio delle singole opere di sbarramento.

All'attività di vigilanza ordinaria è stata affiancata quella straordinaria esplicita, in stretta collaborazione con gli organismi di protezione civile regionali e nazionali, in occasione ed in conseguenza delle situazioni di emergenza verificatesi localmente, per eventi di piena o dissesti idrogeologici, ovvero verificatesi a larga scala come in occasione del terremoto che ha investito la provincia de L'Aquila; detto ultimo evento ha, infatti, interessato anche n. 23 dighe per le quali si sono resi necessari continui, specifici e dettagliati sopralluoghi.

Completano il quadro delle attività le approvazioni tecniche rese - sempre a termini di legge - sui progetti/perizie presentati, previe relative istruttorie, la vigilanza ed il controllo esplicito sulle opere in corso di esecuzione e le autorizzazioni rilasciate per l'incremento delle risorse idriche nei serbatoi artificiali che risultano ancora nella fase di esercizio sperimentale.

Inoltre, nell'ambito dell'espletamento delle attività connesse all'attuazione APQ, la competente struttura ministeriale, oltre ad effettuare le erogazioni finanziarie ai vari soggetti pubblici attuatori degli interventi nel settore (mediamente 22 milioni di euro annui), realizza il monitoraggio sull'andamento dei principali interventi finanziati, fornendo il supporto necessario per il superamento di criticità riscontrate e dando impulso all'avanzamento delle stesse opere.

Relativamente al quadro finanziario del programma di bilancio "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici" al quale afferiscono gli interventi sopra illustrati, nel rinviare alla tav. 5 allegata per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti ad esso relativi, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 66,18;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 61,73;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 64,77.

Priorità politica 2 "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti"

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", al programma "Sviluppo della mobilità locale" per gli interventi prioritari in materia di metropolitane e al programma "Sistemi portuali" per gli interventi in materia di infrastrutture portuali.

Prima di indicare le azioni adottate per il rilancio degli interventi riguardanti le metropolitane, si ritiene utile richiamare sinteticamente il quadro normativo nazionale di disciplina del trasporto pubblico locale nel cui ambito rientrano tali interventi.

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 decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che 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 per attuare la riforma del federalismo fiscale, ha regolato 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 menzionata legge n. 42/2009, infatti, ha introdotto nuovi criteri e principi in materia, quali quelli del superamento della spesa storica e dell'individuazione per il trasporto pubblico locale di "costi standard" (che impediscano di far gravare sulla finanza pubblica costi inefficienti e comunque non controllati e non programmabili), di "fabbisogno standard" e "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.

Peraltro, nel 2010, con effetti a regime che dovrebbero prodursi negli anni futuri in modo sistematico, si è affermata, nell'Allegato "Infrastrutture" alla Decisione di Finanza Pubblica dell'anno, l'"indispensabilità dell'organo centrale nell'affrontare" la tematica del trasporto pubblico locale, che pur rientrante, in base al titolo V della Costituzione, all'interno delle competenze regionali (ad eccezione di ciò che attiene alla sicurezza dei trasporti) "riveste una dimensione socio-economica che di locale ha poco".

Nell'ambito di tale quadro normativo e di indirizzo politico-programmatico, nell'effettuare una serie di attività istruttorie dirette a definire e proporre i criteri suindicati, si è riscontrato che uno dei principali elementi di difficoltà è quello della quasi assoluta carenza di dati certificati in materia sia economici che "trasportistici".

I dati disponibili vengono forniti, di volta in volta, a seconda delle differenti esigenze, dalle aziende del settore ovvero dagli Enti locali e territoriali direttamente interessati alla determinazione del proprio fabbisogno, senza che vi sia la possibilità di verificare, se non su base statistica, la loro attendibilità.

La risoluzione di tale criticità appare fondamentale per procedere verso l'efficientamento e il progressivo superamento della spesa storica cui tende la legge n. 42/2009. A tal fine, nonostante l'assoluta carenza di risorse finanziarie a ciò dedicate, si è operato, nel 2010, per l'attivazione, a partire dal 2011, dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale, istituito dalla legge n. 244/2007 incardinato presso il Ministero, che dovrebbe costituire lo strumento, condiviso da tutti gli operatori pubblici del settore, a cui far pervenire con continuità dati economici, finanziari e "trasportistici" delle varie aree del trasporto pubblico locale, al fine di verificare e di utilizzare gli stessi in via programmatica e non semplicemente a giustificazione di situazioni "emergenziali" da risolvere.

Per quanto attiene alla realizzazione di programmi di investimento diretti allo sviluppo del trasporto pubblico locale e, conseguentemente, al miglioramento della qualità e della quantità dei servizi, in linea anche con quanto previsto dall'articolo 9 della legge n. 42/2009, lo strumento più idoneo appare il fondo per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale istituito con la legge n. 244/07. Tuttavia, occorre rilevare che, nonostante i buoni risultati di “spesa” ottenuti mediante l'utilizzo degli stanziamenti (sia pure limitati) previsti per gli anni 2008, 2009 e 2010, la mancanza di un flusso costante annuale di finanziamento del fondo impedisce all'Amministrazione di procedere, d'intesa con le regioni e gli enti locali, alla predisposizione di un programma di sviluppo sul medio-lungo periodo che produca effetti significativi sul settore.

Ciò premesso, ritornando alla tematica specifica del rilancio dei predetti interventi nel settore delle metropolitane, che costituiscono un importante segmento del trasporto pubblico locale, si evidenzia che l'Amministrazione ha, innanzitutto, implementato l'attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa. In particolare, tale attività è stata espletata attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati con le risorse della legge n. 211/92, di cui alla tabella di seguito riportata.

importi in milioni di euro

n.	OPERE	IMPORTO APPROVATO TOTALE	IMPORTO CONTRATTUALIZZATO LAVORI	Importo produzione stimata al 31.12.09	Produzione stimata anno 2010	Importo totale produzione stimata al 31.12.10	% totale avanzamento lavori al 31.12.10	Importo produzione stimata 1° semestre 2010	Importo produzione stimata 2° semestre 2010	Importo produzione effettiva 1° sem. 2010	Importo produzione effettiva 2° sem. 2010
		1	(a)	(b)	(c=f+g)	(d=b+c)	(e=d/a)	(f)	(g)	(h)	(i)
1	BRESCIA: M.L.A. Metrobus Prealpino - S. Eufemia	642,609	597,350	427,86	25,35	453,21	75,87%	15,98	9,37	40,63	41,09
2	VENEZIA: Linea tramviaria Favaro - Mestre - Marghera - Venezia	168,025	144,464	116,8	19,57	136,39	94,41%	9,79	9,79	9,51	4,70
3	MILANO: Metropolitana linea M5	557,829	484,000	300,0	92,00	392,00	80,99%	54,00	38,00	42,00	36,00
4	GENOVA: Metropolitana Tratta De Ferrari - Brignole	131,777	141,240	93,94	13,41	107,35	76,01%	6,19	7,22	7,56	8,99
5	TORINO: Linea metropolitana Collegno - Porta Nuova - Lingotto	1.004,51	958,700	885,4	68,00	953,40	99,45%	40,00	28,00	36,60	28,30
6	BOLOGNA: Filovia guidata - Rete CIVIS	182,160	161,470	65,00	50,56	115,56	71,57%	14,50	36,06	9,22	6,84
7	ROMA: Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dei Cenci	131,437	107,050	0,50	13,50	14,00	13,08%	6,00	7,50	0,84	1,60
8	ROMA: Metropolitana linea B: diramazione P.zza Bologna - Conca d'Oro	482,900	329,787	179,410	86,05	265,46	80,49%	44,09	41,96	32,20	68,39
9	LATINA: Rete tramviaria su gomma	139,612	126,460	7,20	50,57	57,77	45,68%	16,43	34,14	5,00	9,01
10	FERROVIA CIRCUMETNEA: Metropolitana Borgo - Nesima	79,82	77,60	30,60	14,00	44,60	57,47%	5,70	8,30	1,45	2,55
Totale		3.520,68	3.128,12	2.106,72	433,01	2539,74		212,68	220,34	185,01	207,47

L'attività di monitoraggio è stata effettuata alla fine del primo e del secondo semestre dell'anno 2010, confrontando la produzione effettiva con la produzione stimata, quest'ultima acquisita in precedenza dai soggetti attuatori. Da detto confronto risulta che gli interventi relativi alle linee metropolitane di Brescia, di Genova e di Roma hanno raggiunto una produzione superiore a quella stimata; mentre gli interventi relativi alla linea metropolitana M5 di Milano e alla linea metropolitana di Torino presentano una produzione effettiva leggermente al di sotto della produzione stimata, il che può considerarsi fisiologico nella realizzazione di opere di notevole consistenza, quali quelle oggetto di monitoraggio. Si rileva, invece, un netto scostamento rispetto alle previsioni originarie per gli interventi di seguito elencati, in ordine ai quali si indicano, sinteticamente, le motivazioni fornite dagli enti e dai soggetti attuatori competenti:

- *Comune di Venezia: Linea tranviaria Favaro-Mestre-Marghera-Venezia*

La minor produzione nel secondo semestre è stata determinata dal mancato avvio del sottopasso della stazione di Mestre per problematiche riscontrate in corso d'opera.

- *Comune di Roma: Filovia Eur Tor de Cenci-Eur Laurentina*

Il ritardo è stato determinato in prima istanza dalla redazione del progetto esecutivo e dalla sua successiva validazione. Infatti, al momento in cui è stato fornito a quest'Amministrazione il dato relativo alla produzione stimata al 2010, non era ancora stata effettuata la validazione del progetto esecutivo da parte di Roma Metropolitane; tale validazione ha mostrato alcune non conformità e carenze che hanno comportato una parziale rivisitazione del progetto medesimo e, conseguentemente, una consegna dei lavori soltanto il 1° giugno 2010, con evidente ritardo nell'attività produttiva. A ciò si sono aggiunte alcune problematiche di natura archeologica e di presenza di sottoservizi non noti in fase di progettazione che hanno comportato ritardi ulteriori.

- *Comune di Bologna: Filovia guidata - Rete CIVIS*

Le ragioni che hanno determinato la discordanza tra la produzione prevista e quella effettiva sono essenzialmente attribuibili a ritardi nel perfezionamento della progettazione esecutiva (che viene redatta per lotti funzionali) da parte dell'ATI, alla necessità di adeguamento della progettazione di alcune opere alla nuova normativa sismica e a richieste formulate dalla Direzione generale per i beni culturali e paesaggistici dell'Emilia Romagna relative ad una rivisitazione del progetto nel centro storico di Bologna; peraltro va evidenziato che la produzione dichiarata non contempla la fornitura di filobus che, benché completata, non è stata ancora pagata in quanto non si sono concluse, a causa di carenze da parte del fornitore, le attività di verifica sul sistema di guida di tipo innovativo da parte dell'apposita Commissione di Sicurezza.

- *Comune di Latina: Rete tranviaria su gomma*

I problemi insorti in sede amministrativa per l'approvazione del progetto esecutivo relativo alla linea tranviaria 2 e la necessità di modifica del progetto esecutivo della linea 1 per alcune varianti richieste in sede di VIA da parte della Regione non hanno consentito di dare avvio ai lavori infrastrutturali; la produzione esposta nella tabella riguarda, infatti, solo la fornitura dei rotabili.

- *Ferrovia Circumetnea:*

Il ritardo della produzione è da attribuirsi ad imprevisti di natura geologica intervenuti nella fase di scavo di una galleria.

Oltre all'attività di vigilanza in ordine alle opere suindicate, le competenti strutture ministeriali hanno proseguito nelle azioni di competenza e nel monitoraggio degli ulteriori interventi previsti nel settore del trasporto rapido di massa. Al riguardo, si evidenzia che l'art. 1, comma 1016, della legge finanziaria 2007 e l'art. 63, comma 12, della legge n. 133/08 hanno affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di valutare le esigenze prioritarie nel settore del trasporto in parola, al fine di predisporre un piano di riparto dei fondi destinati al completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992, che ha previsto l'attribuzione di risorse agli Enti locali per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa in ambito urbano. Tali risorse, corrisposte sotto forma di limiti di impegno pluriennali, sono state implementate da successive normative di settore.

La decisione sulle predette esigenze prioritarie tiene conto anche del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Nel corso del 2010, gli interventi che hanno beneficiato delle risorse di cui trattasi sono:

- Comune di Firenze : Rete tranviaria - interventi sul materiale rotabile;
- Comune di Venezia: Rete tranviaria su gomma;
- Comune di Ferrara : realizzazione del nuovo assetto dei trasporti;
- Comune di Perugia: Minimetrol;
- Comune di Roma: Linea metropolitana B1.

Circa le ulteriori azioni poste in essere dal Ministero nel settore, si rinvia a quanto esposto in ordine all'obiettivo "Miglioramento dei livelli di sicurezza", nell'ambito del quale particolare rilievo assume l'innalzamento del livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Relativamente, poi, al quadro finanziario dell'intero programma di bilancio "Sviluppo della mobilità locale", su cui gravano le predette attività, nel rinviare alla tav. 5 allegata per i dati relativi agli stanziamenti, impegni e pagamenti, si evidenzia, innanzitutto, che, nonostante i tagli consistenti subiti nel corso degli ultimi anni, lo stesso continua a rivestire un peso di rilievo nella politica dei trasporti, come desumibile dagli stanziamenti dell'anno pari a circa 1,7 miliardi di euro. Pur in ulteriore calo rispetto al 2009, detti stanziamenti costituiscono, anche nel 2010, la parte più rilevante delle risorse dedicate ai vari programmi della missione "Diritto alla mobilità". Inoltre, si sottolinea che, dalle tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, emerge che nel 2010:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 85,94;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 86,30;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 62,86.

Passando ad esaminare l'altra area dell'obiettivo strategico in esame, concernente il rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture portuali, si evidenziano, di seguito, le principali linee d'azione poste in essere al riguardo, nel corso del 2010, dalle competenti strutture ministeriali.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio e vigilanza sulla realizzazione di dette infrastrutture si è, innanzitutto, proceduto ad una ricognizione in merito all'uso dei finanziamenti statali di cui risultano beneficiarie le Autorità portuali, con particolare riguardo agli interventi finanziati con le leggi nn. 488/1999, 388/2000, 166/2002 e 296/2007. In particolare, si evidenzia che, a seguito delle istanze presentate da alcune Autorità portuali (Bari, Brindisi, Cagliari, Gioia Tauro, Livorno, Palermo, Piombino, Salerno e Taranto), per le quali non risultava ancora maturato il termine quinquennale di cui all'art. 4, comma 8 bis, del decreto legge 40/2010, convertito in legge 22 maggio 2010, n. 73, è stata attivata la procedura di rimodulazione/variazione dell'elenco degli interventi finanziati dalla legge n. 166/02. A conclusione dell'istruttoria, in accoglimento delle motivate richieste formulate dalle sopra citate Autorità, con esclusione di quelle di Bari e Taranto, con decreto n. 10/2010, sono state approvate le modifiche al programma d'interventi finanziato dalla predetta legge n. 166/02. Tale attività dovrebbe consentire il più celere utilizzo delle risorse pubbliche stanziare ed il perseguimento degli interessi pubblici sottesi alla predetta programmazione.

Per ciò che attiene al monitoraggio degli interventi finanziati dalla più recente legge n. 296/2007, essendosi definito nel mese di ottobre 2010 l'iter autorizzativo alla stipula dei contratti di mutuo, sono state avviate dalle Autorità beneficiarie dei finanziamenti le gare pubbliche finalizzate all'individuazione del soggetto mutuante. Per quanto sopra, il monitoraggio dei relativi interventi avrà inizio nel corso del 2011.

Al fine, poi, di dare risposta alle nuove esigenze operative rappresentate da talune Autorità portuali, variare rispetto a quelle poste, a suo tempo, a base degli atti programmatori, anche in

conseguenza dell'infruttuoso trascorrere del tempo, è stata disposta una seconda modifica all'elenco degli interventi finanziati con le predette risorse di competenza dell'Autorità portuale di Olbia-Golfo Aranci e Savona.

Il decreto di variazione datato 11 giugno 2010, n. 379, è stato registrato alla Corte dei Conti in data 16 luglio 2010.

Con specifico riguardo a quanto disposto dall'art. 4, comma 8 bis, della legge 22 maggio 2010, n. 73, di conversione del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, si è provveduto ad attivare una mirata indagine finalizzata all'individuazione di tutte quelle opere infrastrutturali che, finanziate o cofinanziate attraverso operazioni di mutuo da oltre un quinquennio, non hanno ancora avuto concreta attuazione. La verifica è stata estesa anche alla conoscenza delle cause del ritardo stesso e alla valutazione dell'imputabilità o meno delle medesime a fattori direttamente riconducibili a responsabilità dell'Autorità portuale destinataria dei finanziamenti ovvero a fattori esterni.

In questa prima fase, si è ritenuto di attivare la verifica in questione partendo dagli interventi infrastrutturali programmati con le risorse assegnate dalla legge n. 166/2002 e rese disponibili con contratti di mutuo stipulati nel corso dell'anno 2005, ed il cui programma, di complessivi euro 1.425.900.000 (comprensivo di oneri finanziari), essendo quello beneficiario delle risorse di più recente assegnazione è anche quello che presenta il maggior numero di interventi non ancora avviati.

Gli Enti presi in esame, in quanto beneficiari di mutui con oneri di ammortamento a carico dello Stato da oltre un quinquennio, sono stati le Autorità portuali di: ANCONA – LA SPEZIA – LIVORNO – MARINA DI CARRARA – NAPOLI – PIOMBINO – RAVENNA – SAVONA – TRIESTE.

Le risultanze di tale esame sono in corso di valutazione ai fini dell'eventuale attivazione della procedure di definanziamento degli interventi in questione.

La verifica in argomento sarà opportunamente estesa, nel corso del primo semestre del 2011, alle restanti Autorità portuali in ragione del maturare, per ciascuna di esse, del relativo termine quinquennale indicato dalla norma, nonché, successivamente, agli ulteriori programmi di opere infrastrutturali finanziati o cofinanziati con le risorse pubbliche stanziare dalle leggi nn. 488/1999 e 388/2000.

Nel quadro, poi, degli adempimenti peculiari previsti per il 2010, relativamente al predetto obiettivo strategico di *“Rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture portuali”* ed ai connessi obiettivi operativi *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali già finanziate ed in corso di esecuzione”* ed *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere delle Autorità portuali necessarie all'operatività delle Autostrade del mare, già finanziate ed in corso di esecuzione”*, si è proceduto al monitoraggio degli interventi di cui alle tabelle di seguito riportate (20 interventi di cui 10 aventi caratteristiche tali da essere annoverati tra quelli delle c.d. Autostrade del mare), attraverso appositi incontri bilaterali tenutisi con tutte le Autorità portuali interessate, seguendo l'avanzamento effettivo degli interventi infrastrutturali in questione, come evidenziato nelle medesime tabelle.

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

[illegible]

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NON AUTOSTRADE DEL MARE

A.P. LA SPEZIA Il finanziamento destinato all'intervento "Bonifica - dragaggio del bacino di evoluzione navi e dei fondali antistanti il terminal ravano e Molo Fornelli" è stato rettificato in euro 15.434.342,00 (precedente 15.509.810,00)

Oltre alle predette attività connesse al raggiungimento dell'obiettivo strategico in questione, gravitano sul programma di bilancio "Sistemi portuali" ulteriori azioni continuative correlate, sotto diversi profili, agli interventi inerenti all'altro programma concernente lo "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne". Per completezza del quadro d'insieme delle politiche di settore, sono di seguito indicati gli adempimenti più rilevanti posti in essere, nel medesimo anno 2010, in attuazione dei compiti istituzionali ordinari inerenti in parte l'uno e in parte l'altro dei due programmi citati, precisando che, nel prosieguo della relazione, si riferirà in ordine agli specifici obiettivi strategici gravanti sul secondo dei due programmi citati e denominati "*Miglioramento dei servizi di trasporto*" e "*Regolazione e monitoraggio in materia di sicurezza del lavoro marittimo. Regolazione, formazione e addestramento in materia di lavoro marittimo*".

Vigilanza e regolazione delle attività portuali

In materia di attività portuali, le competenti strutture ministeriali hanno adottato i provvedimenti di normazione secondaria, nonché gli atti di indirizzo e coordinamento e le raccomandazioni di competenza per le locali Autorità marittime e portuali, oltre a curare i rapporti con le associazioni nazionali rappresentative dei vari soggetti operanti nei porti e a verificare lo stato di attuazione a livello locale delle principali normative di settore.

Alcuni specifici risultati conseguiti nel periodo considerato sono sinteticamente indicati di seguito:

- ❖ definizione, con la partecipazione delle parti sociali, del provvedimento di coordinamento delle disposizioni di settore sulla sicurezza e l'igiene del lavoro nei porti con le nuove norme del decreto legislativo n. 81 del 2010;
- ❖ approvazione di modifiche e/o integrazioni ad alcuni regolamenti per lo svolgimento del servizio di rimorchio portuale;
- ❖ approvazione di richieste di copertura degli organici di alcuni Gruppi Ormeggiatori operanti nei porti;
- ❖ emanazione di vari decreti di ricostituzione e/o integrazione delle Commissioni locali per i raccomandatari marittimi di cui all'art. 7 della legge n. 135/1977;
- ❖ conclusione dell'istruttoria per la predisposizione, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo n. 81/2008 e s.m.i., dello schema di regolamento per l'adeguamento delle norme in materia di sicurezza del lavoro nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali recate dal decreto legislativo n. 272/1999;
- ❖ modifica del regolamento locale di pilotaggio dei porti di Sant'Antioco, Porto Vesme e Oristano;
- ❖ modifica del decreto di obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Anzio.

Vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali

Con riferimento, poi, alla vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali, sempre nel corso del 2010, il Ministero ha proseguito l'attività di controllo 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.

In particolare, dalle istruttorie effettuate, nell'ultimo periodo dell'anno, è emerso che l'estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Cagliari al porto di Arbatax non rappresenta più una priorità per l'Autorità portuale e, per il momento, non avrà corso. Analoga situazione si è determinata per l'estensione del porto di Manfredonia, dopo che alcuni degli Enti locali interessati hanno espresso parere contrario.

Circa le procedure per la nomina dei presidenti e dei Collegi dei Revisori, nel corso del 2010, si è proceduto:

- ❖ alla riconferma, per un secondo quadriennio, del presidente dell'Autorità portuale di Gioia

Tauro;

- ❖ alla nomina del nuovo Presidente per il porto di Trieste e di due commissari per Bari e Livorno;
- ❖ all'avvio dei procedimenti per il rinnovo delle cariche di presidente delle Autorità portuali di Brindisi e Taranto in scadenza nel mese di aprile 2011;
- ❖ alla ricostituzione dei collegi dei revisori dei conti delle Autorità portuali di Olbia e Augusta giunti a scadenza nell'anno;
- ❖ alla conclusione dell'istruttoria per la nomina di un commissario al quale affidare la prosecuzione delle operazioni di liquidazione dell'Autorità portuale di Trapani.

Peraltro, ai sensi dell'art 12 della legge n. 84/1994, nei diversi periodi dell'anno, in relazione ai termini stabiliti da norme e regolamenti, sono stati approvati, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, i bilanci di previsione dell'anno 2010, le relative note di variazione e, infine, i rendiconti generali del 2009. Nell'ultimo periodo è stata avviata l'istruttoria dei bilanci di previsione per l'esercizio 2011 e la richiesta del parere di competenza al Ministero dell'economia e delle finanze. Alcuni documenti contabili sono stati sospesi in relazione al mancato rispetto delle indicazioni di tale Ministero circa la riduzione del 10% ai compensi degli organi degli Enti; al riguardo tuttavia molte Autorità portuali - in relazione ad analoga prescrizione, imposta dal medesimo Ministero, nell'approvazione del rendiconto 2009 - hanno avanzato ricorso al T.A.R. e ottenuto la sospensiva, nelle more della definitiva approvazione del preventivo 2011.

Nel medesimo anno in esame, si è provveduto altresì a:

- ❖ fornire agli Enti vigilati puntuali indicazioni per la formazione dei predetti documenti contabili con apposite circolari applicative delle disposizioni di legge intervenute in materia;
- ❖ esaminare e approvare, talvolta con limitazioni, le delibere di modifica delle dotazioni organiche;
- ❖ redigere e pubblicare, anche sul sito internet del Ministero, la relazione annuale relativa al 2009 sull'attività svolta dalle Autorità portuali; l'elaborato, contenente notizie e dati sia contabili che riguardanti i volumi di traffico, rappresenta un'utile fonte per gli addetti ai lavori.

Fondo perequativo per le Autorità portuali

Ai sensi dell'articolo 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), come modificato dal decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito con modificazioni dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, è stato istituito un Fondo perequativo, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le Autorità portuali secondo criteri fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per l'anno 2010, lo stanziamento è stato di euro 22.742.720,00 che, con decreto n. 7/10 dell'11 maggio 2010, è stato ripartito tra le Autorità portuali, sulla base dei criteri individuati dal decreto ministeriale n. 69/T del 7 marzo 2008, tenendo conto anche dell'accordo di programma stipulato in data 30 aprile 2010 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Autorità portuale di Ancona che prevede l'impegno per il medesimo Ministero a finanziare lavori per un importo di euro 2.274.272,00, pari al 10% del fondo perequativo per il corrente anno, ai sensi dell'art. 3 del suddetto decreto ministeriale n. 69/T del 7 marzo 2008.

Sulla base dei citati criteri, il fondo è stato così ripartito:

Ancona	€ 2.274.272,00
Catania	€ 75.000,00
Livorno	€ 1.235.000,00
Messina	€ 2.312.000,00
Napoli	€ 5.662.176,00
Olbia	€ 6.319.272,00
Palermo	€ 2.685.000,00
Venezia	€ 2.180.000,00
TOTALE	€ 22.742.720,00

Nel corso del 2010, sono stati effettuati tutti i pagamenti mediante decreti a favore delle singole Autorità portuali interessate.

E' da rimarcare, altresì, che, con apposito disegno di legge, l'Amministrazione ha dato l'avvio all'iter parlamentare della riforma della legge n. 84/1994, ai fini, tra l'altro, di una rivisitazione funzionale delle Autorità portuali.

Programmazione e attuazione dei programmi di costruzione e manutenzione di opere infrastrutturali portuali

Nel corso dell'anno 2010, è stata assicurata, oltre alla corrente gestione delle risorse destinate agli interventi nei porti rimasti alla competenza statale, anche l'attività di programmazione, secondo le previsioni dell'art. 128 del decreto legislativo n. 163/2006.

Nel primo semestre, è stato portato a compimento il procedimento relativo all'adozione del programma triennale delle opere marittime 2010-2012 (decreto ministeriale n. 182 del 30/03/2010 reg. il 03/06/2010), con la conseguente assegnazione ai Provveditorati delle relative risorse finanziarie.

Nel secondo semestre, è stata espletata l'istruttoria delle istanze pervenute dai Provveditorati interregionali, concernenti il nuovo programma di Opere marittime per il triennio 2011/2013 e, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 990 del 16/12/2010, è stato adottato il predetto programma, reso pubblico nella stessa data, ai fini di eventuali richieste di variazioni entro 60 giorni prima dell'approvazione definitiva.

Il programma triennale 2011/2013 conta su uno stanziamento complessivo di euro 146.855.211,00 e, per l'anno 2011, di euro 78.091.489,00.

Nel corso del 2010, è inoltre proseguita l'attività programmatica finalizzata al costante adeguamento dei programmi ai tempi di realizzazione degli interventi previsti nei medesimi programmi, per favorire le opere immediatamente cantierabili in sostituzione di quelle che, per impedimenti di vario titolo, registrano rallentamenti; ciò ha comportato l'adozione di vari aggiornamenti :

Programma 2009/2011

D.M. n. 620 del 27/08/2010, D.M. n. 896 del 26/11/2010, D.M. n. 989 del 16/12/2010;

Programma 2010/2012

D.M. n. 707 del 21/09/2010, 2010, D.M. n. 897 del 26/11/2010.