

Si sono formulate osservazioni sull'ambito di applicazione del Regolamento CE n. 1008/2008 e delle Direttive Comunitarie relative agli appalti pubblici in caso di concessione di servizi aerei di linea in regime di oneri di servizio pubblico.

Si è proceduto ad operare gli aggiornamenti tariffari (sulla base della variazione dell'indice prezzi ISTAT FOI e del prezzo del carburante) sulle rotte onerate Pantelleria-Palermo e vv., Pantelleria-Trapani e vv., Lampedusa-Palermo e vv., Lampedusa-Catania e vv., Bolzano-Roma Fiumicino e vv., Crotone-Milano Linate e vv., Crotone-Roma Fiumicino e vv., Elba Marina di Campo-Firenze e vv. ed Elba Marina di Campo-Pisa e vv.

Regione Sicilia

Si è inoltrata alla Commissione europea la richiesta di pubblicazione nella G.U.U.E. delle comunicazioni, riguardanti sia i nuovi collegamenti con le isole minori siciliane di Pantelleria e Lampedusa, che l'invito a presentare le offerte per la gara europea, secondo la procedura indicata all'art. 17 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, per esercire i citati collegamenti dal 27 marzo 2011 al 26 marzo 2012.

Successivamente, stante il ritardo con cui erano state pubblicate le suddette comunicazioni, si è reso di fatto impossibile lo svolgimento della gara prima della decorrenza del nuovo regime onerato, previsto dal decreto ministeriale n. 987 del 15 dicembre 2010. Si è dovuto, pertanto, procedere alla predisposizione dello schema di un nuovo decreto, modificativo del precedente, trasmesso alla firma del Sig. Ministro con apposito appunto illustrativo.

Stante l'esito negativo della suaccennata gara europea, si è provveduto ad indire due successive riunioni con rappresentanti della Regione siciliana e dell'ENAC, la prima delle quali il 28 aprile, per verificare la possibilità di modificare la destinazione del fondo stanziato ai sensi dell'art. 2, comma 236 della legge 244/2007 (4 milioni di euro), attualmente destinato ad incentivare il trasporto delle merci per via aerea da e per gli aeroporti siciliani, utilizzandolo ad integrazione della somma necessaria per garantire gli OSP con le due isole minori.

La seconda riunione, in data 19 maggio, si è tenuta per ricorrere ad una proroga dell'attuale collegamento onerato fino al termine della stagione Winter 2010-2011, ovvero fino al 24 marzo 2012.

Si è poi predisposto il decreto ministeriale di abrogazione dei precedenti DD. MM. n. 987 del 15 dicembre 2010 e n. 107 del 23 marzo 2011.

Si è partecipato successivamente, a Palermo, a due riunioni della Conferenza di servizi indetta al fine di individuare il contenuto di nuovi oneri da imporre sui collegamenti aerei con le isole di Pantelleria e Lampedusa, in conformità al Regolamento (CE) 1008/2008.

Si sono poi illustrate all'Ufficio legislativo alcune criticità interpretative emerse in ordine ad alcune valutazioni dell'Avvocatura dello Stato di Palermo sui contenuti della proroga della vigente concessione (in scadenza il 29 ottobre).

In vista della necessità di procedere ad una proroga dei servizi onerati dal 30 ottobre 2011 al 24 marzo 2012, si è fornito all'Ufficio di Gabinetto il parere di competenza in merito alla proposta dell'Enac di modificare la misura minima dei voli da garantire e della capacità da offrire, sulla base dei dati di traffico degli ultimi anni, al fine di conseguire un risparmio rispetto alle condizioni attuali.

Si sono infine predisposti lo schema di decreto ministeriale per la nuova imposizione decorrente dal 25 marzo 2012, lo schema di bando di gara, il capitolato di oneri, il formulario e la convenzione tipo.

Regione Sardegna

Sono stati predisposti tre decreti ministeriali, relativi ai nuovi collegamenti onerati imposti sugli aeroporti sardi, aventi decorrenza dal 27 marzo.

Successivamente, su richiesta del Presidente della Regione Sardegna, si è dovuto predisporre un nuovo decreto di revoca dei tre precedenti sopra citati, dandone in seguito comunicazione anche alla Commissione europea.

In due diverse date, il 21 marzo e il 7 luglio, si è partecipato a riunioni del Comitato paritetico per il monitoraggio dell'attuazione degli OSP sull'isola, nel corso delle quali sono state affrontate le principali problematiche in essere.

Successivamente, il 7 settembre, si è partecipato a Cagliari ad una nuova Conferenza di servizi, indetta al fine di studiare i nuovi standard qualitativi che i servizi onerati dovranno garantire (frequenze, orari, tipologia di aeromobili, etc.), nonché un nuovo regime tariffario unico per i residenti ed i non residenti nell'isola. Non essendo pervenuti, nel corso del predetto incontro, ad una decisione volta a definire le questioni sul tappeto, si è stabilito di articolare la Conferenza medesima in una pluralità di riunioni, poi tenutesi il 5 ed il 26 ottobre a Cagliari, cui pure si è partecipato.

Nel corso di novembre, si sono predisposti il nuovo decreto di imposizione, redatto secondo le deliberazioni della citata Conferenza, e la nota informativa per la Commissione europea.

A seguito di richiesta, da parte dell'On. Pili, di accesso agli atti della Conferenza di servizi tenutasi a Cagliari (accesso poi accordato il 21 dicembre), si è intrattenuta corrispondenza sia con il deputato medesimo che con la Regione Sardegna.

Regione Calabria

Su richiesta dell'Ufficio legislativo, sono state formulate osservazioni in merito ad eventuali questioni di legittimità costituzionale della legge regionale n. 34 del 29 dicembre 2010.

Scalo di Reggio Calabria

Nel mese di febbraio sono stati predisposti il decreto di imposizione per i collegamenti tra Reggio Calabria-Milano Malpensa e vv., Reggio Calabria-Pisa San Giusto e vv. e Reggio Calabria-Torino Caselle e vv., tre distinti bandi di gara per ciascuno dei citati collegamenti, nonché le relative note informative per la Commissione europea.

Tuttavia, stante il ritardo con cui le comunicazioni della Commissione erano state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (12 maggio 2011), si è reso necessario predisporre un nuovo decreto ministeriale, al fine di spostare la decorrenza dei collegamenti onerati dal 27 giugno al 19 settembre 2011.

Infine, nel mese di novembre, si sono predisposti il decreto ministeriale di approvazione degli atti di gara e della Convenzione con cui l'ENAC ha aggiudicato ad Alitalia-CAI l'esercizio della rotta Reggio Calabria-Torino Caselle e vv., nonché la relativa informativa alla Commissione.

Scalo di Crotone

Nel mese di marzo si è indetta una riunione con rappresentanti dell'ENAC e della Regione Calabria, per valutare l'opportunità di esperire una nuova gara europea per l'esercizio delle rotte Crotone-Milano Linate e vv. e Crotone-Roma Fiumicino e vv.

Di conseguenza, si sono predisposti gli schemi dei bandi di gara per i due sunnominati collegamenti e la richiesta di pubblicazione sulla G.U.U.E. delle relative informative.

Regione Piemonte

Si è intrattenuta corrispondenza con la Regione Piemonte, in merito a misure di aiuto di Stato finalizzate a sostenere l'attivazione di nuove rotte aeree per collegare Torino e Cuneo con altri aeroporti U.E., in relazione anche all'istituendo collegamento onerato Torino-Reggio Calabria e vv.

Regione Valle d'Aosta

Rispettivamente nei mesi di marzo e di giugno, sono state fornite delucidazioni alla Regione Valle d'Aosta, dietro richiesta della medesima, in ordine allo stato del procedimento in atto per addivenire

all'imposizione di oneri sulla tratta Aosta-Roma Fiumicino e vv., fornendo anche osservazioni sulla delibera della Giunta regionale n. 1257 del 27 maggio 2011.

Si è intrattenuta corrispondenza con l'ENAC e con la Regione interessata in ordine alla problematica relativa all'operatività notturna dell'aeroporto di Aosta, propedeutica all'imposizione di oneri, secondo le risultanze delle Conferenze di servizi dell'11 novembre 2009 e del 1° febbraio 2010.

Regione Toscana

Si è trasmesso alla Commissione europea il bando di gara per l'assegnazione del diritto di effettuare servizi aerei di linea sulle rotte Elba-Marina di Campo-Firenze e vv. ed Elba Marina di Campo-Pisa e vv., unitamente alle correlate note informative.

A seguito dell'esito negativo della gara per l'imposizione di oneri sulle summenzionate rotte, si è partecipato il 15 luglio ad una riunione con i rappresentanti della Regione Toscana e dell'ENAC, al fine di risolvere le connesse problematiche.

In tale sede si è deciso di riproporre un nuovo bando di gara senza variare le caratteristiche del servizio.

Di conseguenza si sono predisposti il bando citato e la relativa nota informativa.

Presso il Dipartimento per il coordinamento delle Politiche comunitarie della Presidenza del Consiglio, nei giorni 6 e 18 maggio 2011 si è preso parte alle riunioni consultive, propedeutiche alla redazione della posizione dell'Italia relativamente alla consultazione della Commissione europea sulla "revisione delle linee guida comunitarie sul finanziamento degli aeroporti e aiuti pubblici concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali".

Si sono coordinati gli elementi di risposta richiesti dalla Commissione europea alle Autorità italiane in merito al presunto aiuto di Stato fornito dall'aeroporto di Alghero a favore di Ryanair ed altri vettori aerei (C 37/2007).

Si è curato anche il coordinamento, utilizzando elementi forniti dall'ENAC, della relazione al Parlamento da obbligo di legge (primo semestre 2011), relativa all'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo (art. 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194).

Sicurezza del trasporto aereo - safety

Sono stati richiesti all'ENAC gli elementi inerenti al monitoraggio sull'attività svolta dallo stesso Ente, con riferimento a quanto previsto nel Contratto di Programma Stato/ENAC. Si aggiunge, inoltre, che per quanto concerne il quadro di recepimento degli Annessi ICAO, è stato completamente disatteso l'atto di indirizzo politico e quanto previsto nel contratto di Programma.

Sono state coordinate le azioni in vista dell'ispezione ICAO del mese di novembre al fine di concordare una policy di intervento per illustrare, in relazione al recepimento dell'annesso 12 ICAO, il quadro nazionale vigente in materia di attività di soccorso e ricerca di aerei incidentati. Si è partecipato alle riunioni, iniziali e finali, inerenti a dette ispezioni.

Sono stati seguiti gli effetti derivanti dalla modifica del capitolo 9 –paragrafo 6- piani di rischio in merito al dimensionamento delle aree soggette a nuovi vincoli. Le modifiche apportate dall'ENAC sul regolamento di costruzione degli aeroporti hanno riportato all'attenzione le diverse interpretazioni dei limiti del potere di vigilanza del Ministero sull'ENAC di cui all'articolo 11 del decreto legislativo n.250 del 1997, sotto il profilo della maggiore o minore incisività.

Si è partecipato alle riunioni, convocate dall'ENAC, di uno specifico tavolo tecnico riguardante le attribuzioni di responsabilità dei controllori del traffico aereo, con valutazione dell'opportunità di promuovere appositi provvedimenti legislativi che determinino esattamente, le competenze, gli obblighi ed i profili di responsabilità da ascrivere sia ai fornitori dei servizi della navigazione aerea, in qualità di persone giuridiche, che agli stessi controllori, in qualità di persone fisiche. Nel corso di tali riunioni è stata concordata la costituzione di due sottogruppi di lavoro incaricati di elaborare,

rispettivamente, una proposta di modifica dei Regolamenti Tecnici ENAC (“Sottogruppo Regolamentare”) ed una proposta di modifica legislativa (“Sottogruppo Legislativo”). Si è poi partecipato ad analoghe riunioni convocate dall’Ufficio Legislativo del M.I.T., avente lo scopo di analizzare una proposta avanzata in materia dal Ministero della Difesa.

Sono stati forniti elementi sotto il profilo tecnico giuridico finalizzati a valutare l’impatto dell’attuale divieto, adottato da ENAV ed AM, sulla procedura del Visual Approach e la titolarità delle competenze degli enti aeronautici ad adottare o meno taluni provvedimenti di divieto delle procedure di volo. Si è partecipato a riunioni indette su tale tematica.

Sono stati esaminati i piani delle azioni correttive proposte dall’ENAC all’Agenzia europea EASA durante la precedente ispezione e sono stati richiesti all’ENAC elementi informativi sull’ispezione EASA del periodo 14-25 novembre 2011 nei settori della navigabilità, operazioni di volo e licenza del personale. Si è partecipato alle riunioni, iniziali e finali, inerenti a dette ispezioni.

E’ stata evidenziata al Gabinetto la carenza di ispettori di volo e di ispettori per i servizi di navigazione aerea.

E’ stata inoltrata una lettera all’ENAC riguardante il rispetto delle procedure di emergenza in occasione dell’incidente nello scalo di Palermo, con richiesta, allo stesso Ente, di verifica delle procedure previste dai singoli PEA (piani di emergenza aeroportuali) negli aeroporti nazionali.

E’ stato espresso al Gabinetto parere favorevole riguardo ad una proposta ENAC che fa assumere allo stesso Ente la funzione di coordinamento come soggetto responsabile a livello nazionale del piano di emergenza per gli incidenti aerei e delle modalità di assistenza alle vittime degli incidenti e ai loro familiari, in attuazione dell’art. 21 del reg. UE n. 966/2010; sullo stesso argomento si è partecipato alla riunione tenutasi presso il Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri; un rappresentante della Direzione fa parte del Comitato Guida istituito al riguardo.

In merito allo scalo di Ciampino, si è collaborato per richiedere il parere dell’Ufficio Legislativo riguardo a quanto evidenziato dal Comune di Marino relativamente all’interpretazione dell’art. 707 del C.d.N., nella parte relativa alla predisposizione da parte dei comuni dei piani di rischio.

E’ stato chiesto all’ENAC di riferire in merito ai rischi derivanti dalla possibile contaminazione dei velivoli provenienti dal Giappone.

Sono state formulate all’Ufficio Legislativo le osservazioni riguardo allo schema di decreto del Ministero dell’Interno concernente la determinazione delle dotazioni minime da destinare all’attività di soccorso e lotta antincendio negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperfici; in materia, si è partecipato ad una riunione, nel corso della quale sono state concordate, con i rappresentanti del Ministero dell’Interno e dell’ENAC, le modifiche al predetto schema di decreto.

E’ stata inoltrata al Gabinetto una nota che rappresenta la situazione relativa alla scarsità di risorse umane qualificate in servizio presso l’ENAC, fatto che può determinare riflessi sulla salvaguardia della sicurezza del trasporto aereo.

Sono state chieste al Ministero dello Sviluppo Economico le iniziative intraprese al fine di dare risoluzione al problema delle interferenze radio sulle radioassistenze utilizzate da ENAV per l’espletamento dei propri servizi di competenza nella Regione Campania.

E’ stato fornito un riscontro all’ENAC in merito alla questione relativa all’indisponibilità dei distributori AVGAS sollevata da AOPA ed alla disponibilità degli specifici carburanti nei singoli aeroporti. Sullo stesso argomento si è partecipato ad una riunione convocata dall’ENAC, nel corso della quale sono state individuate diverse azioni che l’ente dovrà intraprendere.

Sono stati esaminati il nuovo regolamento ENAC sulla costruzione degli eliporti e la modifica del regolamento sulla costruzione degli aeroporti, emanati in base a quanto previsto dalla Annesso XIV ICAO.

Safety: state safety program

Si è partecipato, tramite un proprio rappresentante, al Gruppo di Lavoro per la stesura dello State Safety Programma (SSP) dello Stato Italiano.

L'ICAO ha introdotto, come previsto dalle vigenti normative in materia di gestione della sicurezza promulgate dalla stessa Organizzazione, la necessità che gli Stati Membri elaborino un documento ufficiale (lo SSP) che rappresenti l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi finalizzato al raggiungimento e al mantenimento di un prefissato livello di sicurezza, condiviso e sostenuto dallo Stato, attraverso il miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione e sorveglianza. Sulla scorta di quanto previsto dalla normativa vigente, l'ICAO ha previsto che, nell'organizzazione dell'"Autorità di Aviazione Civile" di ogni Stato Membro, sia designato un soggetto responsabile per le procedure di esecuzione, di adozione e mantenimento dello SSP, ed a tale scopo è stato avviato presso l'ENAC un apposito GdL, composto da rappresentanti di ENAC, MIT ed ANSV, per contribuire all'elaborazione del documento. Si evidenzia che l'ENAC ha approvato e pubblicato la bozza finale del documento senza condividerla preventivamente con MIT ed ANSV.

Per la stessa finalità, si è provveduto ad inoltrare la richiesta di designazione dell'Accountable Executive per lo SSP (come previsto dalla normativa ICAO) all'Ufficio di Gabinetto, nella persona del Direttore Generale dell'ENAC.

Security

E' stata monitorata l'attività dell'ENAC nel settore security, che presenta carenze informative e mancata convocazione del Comitato Interministeriale per la Sicurezza Aeroportuale (CISA).

Sono state fornite all'ENAC alcune osservazioni in merito all'emanando aggiornamento del Programma Nazionale di Sicurezza (PNS). E' stata, poi, seguita la procedura EU Pilot 2103/11/MOVE, inerente al mancato aggiornamento del medesimo Programma nei tempi previsti.

Sono state chieste informazioni all'ENAC su alcuni episodi verificatisi in alcuni aeroporti nazionali in tema di security. Sono stati trasmessi al Gabinetto di questo Dicastero gli elementi acquisiti dall'ENAC inerenti ad un esposto presentato dalla Federalpol S.r.l., riguardante chiarimenti su una circolare ENAC nella quale venivano disposti i requisiti tecnici di un istituto di vigilanza ai fini della gestione dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale.

E' stato chiesto all'ENAC di riferire in merito alle misure di sicurezza adottate per gli aeroporti nazionali a seguito della crisi libica ed il parere riguardo alle trattative in corso tra Canada ed Italia per autorizzare il dispiegamento di agenti di sicurezza del volo canadesi (IFSOs) in Italia; tale argomento rientra nella questione inerente all'utilizzo di agenti armati per la sicurezza aerea ed ispezione comunitaria nel settore security.

E' stato chiesto all'ENAC di fornire elementi alla Commissione Europea riguardo alla non corretta applicazione della normativa europea in materia di sicurezza dell'aviazione civile, in applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008.

Contratto di programma fra Stato ed E.N.A.C. 2011-2013

All'inizio dell'anno 2011, ultimata la serie di incontri bilaterali con le competenti strutture dell'E.N.A.C., si è provveduto a predisporre la stesura definitiva dello schema di articolato negoziale concernente il rinnovo del contratto di programma fra lo Stato e l'E.N.A.C. medesimo per il periodo 2011-2013, ai sensi dell'art. 3, commi 1 e 2, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente. Tale schema negoziale è stato, quindi, trasmesso all'attenzione del Ministero dell'economia e delle finanze, per un preventivo parere di procedibilità, parere sino al momento ancora non pervenuto.

Monitoraggio dell'attività dell'E.N.A.C.

Nel corso dell'anno 2011, si è provveduto a porre in essere gli adempimenti di propria competenza in termini di analisi e verifica dell'attività di controllo svolta dall'E.N.A.C. sui singoli gestori aeroportuali e vettori aerei, relativamente ai dovuti standard di qualità individuati, per questi soggetti, nelle rispettive "Carte dei servizi", approvate dall'Ente medesimo.

Relativamente al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e la 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.

Per quanto concerne, poi, in particolare, le attività operative connesse all'obiettivo strategico in esame, concernenti l'implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria, nel precisare che detti requisiti sono stabiliti dalle direttive europee, si precisa che, in tale ambito, le competenti strutture ministeriali provvedono al riconoscimento e alla vigilanza sugli “Organismi notificati” che, ai sensi del d. lgs. n. 163/2007, si abilitano a valutare la conformità e l'idoneità all'impiego dei componenti dei sistemi ferroviari o ad istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari, nonché sugli esperti che possono effettuare le verifiche ai sensi del regolamento RID concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia. Per quanto concerne, poi, in particolare, le attività operative connesse all'obiettivo strategico in esame, concernenti l'implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria, nel precisare che detti requisiti sono stabiliti dalle direttive europee, si precisa che, in tale ambito, le competenti strutture ministeriali provvedono al riconoscimento e alla vigilanza sugli “Organismi notificati” che, ai sensi del d. lgs. n. 163/2007, si abilitano a valutare la conformità e l'idoneità all'impiego dei componenti dei sistemi ferroviari o ad istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi ferroviari, nonché sugli esperti che possono effettuare le verifiche ai sensi del regolamento RID concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia.

Per quanto riguarda l'implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie (ANSF), si è concretizzata, tra l'altro, con la predisposizione dell'Atto di indirizzo ministeriale, con l'attribuzione delle risorse finanziarie previste per legge, con la predisposizione della relazione annuale, per il Ministro e per il Parlamento, sull'attività svolta e sui risultati raggiunti nel 2009 dall'ANSF, con il supporto per la predisposizione del regolamento per il reclutamento del personale ed, infine, con la predisposizione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno 2011.

Inoltre nel corso dell'anno 2011 è stato approvato l'esercizio provvisorio riferito al bilancio di previsione per il 2011 ed è stata definita la procedura per l'approvazione da parte del Ministro del bilancio di previsione per il 2012. E' stato inoltre approvato il bilancio preventivo finanziario assestato per l'esercizio 2011.

Si è inoltre provveduto al rinnovo degli organi di controllo della ANSF ed è stata attivata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri la procedura per la determinazione dei compensi spettanti agli stessi.

Sempre nel corso dell'anno 2011 sono stati espletati gli adempimenti relativi al definitivo perfezionamento del Contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo strategico – “Miglioramento dei servizi di trasporto” - tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione “Diritto alla mobilità”, al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale” per gli interventi prioritari in materia di trasporto stradale, al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo” per gli interventi prioritari in

materia di trasporto aereo ed al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” per gli interventi prioritari in materia di reti ferroviarie.

Relativamente al programma “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici, attraverso la Direzione generale per la sicurezza stradale, la Direzione generale per la motorizzazione e la 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.

Con riferimento al settore del trasporto ferroviario, si ritiene utile richiamare l'attuale assetto delle competenze in materia di sicurezza in capo ai diversi soggetti interessati, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, di recepimento della direttiva comunitaria 2004/49/CE, che ha previsto l'istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e dell'Organismo investigativo.

In base a tale normativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti detiene il potere di indirizzo e vigilanza nei confronti dell'Agenzia (art. 4, comma 4 d.lgs. 162/07) e svolge indagini sugli incidenti ferroviari, al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza (artt. 18 e 19 del d.lgs. 162/07).

L'Agenzia, autorità preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore. Essa detta i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria, definisce il quadro normativo in materia di sicurezza, emana le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione (art.6, comma 1 e 2 del d.lgs. 162/07); elabora, entro tre anni, un nuovo quadro normativo che tenga conto del progresso tecnico e scientifico e preveda l'assegnazione dei compiti e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati (art. 27, comma 1 del d.lgs. 162/07).

Inoltre, l'Agenzia impartisce ai gestori dell'infrastruttura ed alle imprese ferroviarie direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza; autorizza, ove richiesto, la messa in servizio del materiale rotabile, rilascia e rinnova i certificati di sicurezza necessari alle imprese ferroviarie ed, a regime, rilascerà le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'infrastruttura.

I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e le disposizioni di esercizio nel rispetto del quadro normativo, nonché delle norme tecniche e degli standard di sicurezza definiti dall'Agenzia.

Essi sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano e sono obbligati a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza (art. 5, comma 4, del d.lgs. n.162/07) che garantiscano il controllo di tutti i rischi connessi alla propria attività (compresa la manutenzione e i servizi) e che tengano conto anche dei rischi generati dall'attività di terzi; in particolare, il sistema di gestione della sicurezza dei Gestori dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle norme di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza (art. 13 del d.lgs. 162/07).

Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi (art. 8, comma 1, del d.lgs. 162/07), nonché del livello di formazione e delle qualifiche del personale incaricato di attività relative alla sicurezza (art. 17, comma 7, del d.lgs. 162/07).

Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, è responsabile di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle

condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro (art. 8, comma 2, del d.lgs. 162/07).

Rimangono ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, ai compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa (art. 2, comma 3, del d.lgs. n.162/2007).

Nell'ambito dell'attività istituzionale di competenza del Ministero, si illustrano di seguito alcune delle più significative azioni poste in essere nel 2011.

La vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie si è concretizzata, tra l'altro, con l'emanazione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno, con l'attribuzione delle risorse finanziarie previste per legge, con la predisposizione della relazione annuale per il Parlamento sull'attività svolta e sui risultati raggiunti nel 2010 dall'ANSF, con il supporto per la predisposizione del regolamento per il reclutamento del personale ed, infine, con la predisposizione dell'atto di indirizzo ministeriale per l'anno 2012.

Inoltre nel corso dell'anno 2011 è stato approvato l'esercizio provvisorio riferito al bilancio di previsione per il 2011 ed è stata definita la procedura per l'approvazione da parte del Ministro del bilancio di previsione per il 2012. E' stato inoltre approvato il bilancio preventivo finanziario assestato per l'esercizio 2011.

Si è inoltre provveduto al rinnovo degli organi di controllo della ANSF ed è stata attivata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri la procedura per la determinazione dei compensi spettanti agli stessi.

Sempre nel corso dell'anno 2011 sono stati espletati gli adempimenti relativi al definitivo perfezionamento del Contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014.

Detto contratto è stato sottoscritto in data 9 giugno 2011 e registrato alla Corte dei Conti in data 11 luglio 2011.

In materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario, sono state valutate e definite diverse istanze di rilascio e/o modifica di licenze d'impresa, è stato redatto il testo del decreto ministeriale "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento dei servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, ai sensi dell'articolo 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99"; è proseguita l'attività istruttoria inerente la predisposizione del decreto attuativo di cui all'articolo 17, comma 11, del d.lgs. 188/09, con il quale "[...] sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20".

Per quanto concerne il Contratto di Servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci per il periodo 2009-2014, nel corso dell'anno 2011 sono proseguiti gli approfondimenti istruttori sullo schema di Contratto con particolare riferimento alle problematiche inerenti la compatibilità dello stesso alla vigente normativa comunitaria.

In materia di sicurezza, interoperabilità e trasporto di merci pericolose, è proseguita l'attività di accreditamento ed audit degli organismi notificati ai sensi del d.lgs n. 191/2010 con il riconoscimento del nuovo Organismo ISARail di Napoli e con il rinnovo della notifica all'Organismo Bureau Veritas Sciro, è stata, inoltre, espletata la vigilanza annuale per gli Organismi Italcertifer e Rina Services.

Sono stati riconosciuti tre nuovi Esperti ai sensi del RID – Sezione 6.8.2.4.6 (per l'esecuzione delle prove sulle cisterne dei carri-cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose per ferrovia) appartenenti alla Società ITALCERT ed è stata effettuata. l'attività di vigilanza sugli Esperti RID appartenenti alle Società Bureau Veritas Italia e ITALCERT S.r.l. di Milano.

E' proseguita l'attività del gruppo di lavoro al fine della Predisposizione di uno schema di Decreto per l'armonizzazione della legge 191/74 (Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato - G.U. 24 maggio 1974, n. 134) con il d.lgs. 81/2008 (testo unico sulla tutela della salute dei lavoratori) in attuazione dell'art. 3 del citato d.lgs.

Per quanto riguarda l'attività in ambito RISC (Comitato per la Sicurezza e l'Interoperabilità del Sistema Ferroviario Transeuropeo) in seno alla Commissione Europea si è partecipato al 60°, 61° e 62° Comitato RISC a Bruxelles.

In merito al trasporto merci pericolose per ferrovia sono stati trattati n. 13 accordi multilaterali e ne è stato proposto uno ai Paesi aderenti all'organizzazione OTIF. Sempre con riguardo ai rapporti con l'OTIF si è partecipato al Meeting del 24 agosto 2011, alla 4° sessione del Committee of Technical Experts, al Joint Meeting RID/ADR/ADN di settembre 2011, al 15° sessione del working group WG TECH di novembre 2011 e alla 50° sessione del RID Committee of Experts.

E' stato, inoltre, rilasciato il nulla osta tecnico di sicurezza relativo a 8 trasporti ferroviari di combustibile nucleare dall'impianto "Deposito Avogadro" di Saluggia (VC) all'impianto AREVA di La Hague (Francia).

E' stata curata la revisione linguistica della STI Energia, della STI Locomotive & Passeggeri convenzionale e della STI Controllo-Comando e segnalamento AV e convenzionale.

Nell'ambito delle Direttive comunitarie si è provveduto alla predisposizione di uno schema di decreto di attuazione dell'articolo 3 comma 1 del d.lgs. 24 marzo 2011 n° 43 per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei Soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci.

E' stato predisposto lo schema del decreto ministeriale di recepimento della Direttiva 2011/18/UE.

E' stato, inoltre, predisposto lo schema di Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze per la determinazione delle tariffe degli Organismi Notificati in attuazione dell'articolo 31 del Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 di recepimento della direttiva 2008/57/CE;

E' stato predisposto lo schema di Regolamento di Armonizzazione alla normativa comunitaria del D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459 - in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.

E' stata inoltre tenuta una corrispondenza costante con l'ANSF per definire tutte le attività amministrative idonee ad assicurare all'ANSF di acquisire completa autonomia gestionale. In particolare sono state avviate e, per alcuni aspetti, anche evase, le procedure relative all'identificazione del patrimonio immobiliare, per definizione dei rapporti finanziari tra l'ANSF e i propri revisori dei conti, per il gratuito patrocinio da parte dell'Avvocatura dello Stato, per la determinazione delle tariffe per i servizi espletati, per la normalizzazione dei rapporti tra ANSF e Ferrovie dello Stato S.p.A.

E' stata, altresì, svolta un'attività di verifica e monitoraggio delle attività amministrative e contabili del Comitato bilaterale di amministrazione del fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione di alcune società del Gruppo FS., ai sensi dell'art. 59 comma 6 della legge 27/12/1997, n. 449. A tal proposito sono state redatte le relazioni al

Parlamento sulla gestione contabile del suddetto Fondo e la corrispondenza col medesimo per il corretto funzionamento.

Sono stati istruiti alcuni ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica sia in materia di servizi ferroviari, sia in materia di infrastruttura ferroviaria e predisposti atti di corrispondenza istituzionale sull'attività di vigilanza sulle imprese ferroviarie, in particolare sono stati redatti ed evasi atti concernenti la definizione dei procedimenti innanzi a tutti gli organi giudiziari e a innumerevoli enti locali.

Sono state svolte verifiche, indagini e definizione di 35 atti di sindacato parlamentare concernenti adempimenti istituzionali in ambito delle attività di vigilanza su ANSF e FS SpA ed espletati numerosi atti di competenza del Dipartimento delle Infrastrutture Ferroviarie riguardanti le Conferenze di servizi per l'Alta Velocità.

In materia di servizi di trasporto ferroviario passeggeri e merci sono state espletate le attività in adempimento alla normativa vigente sia in ambito di libero mercato, sia di servizi c.d. di utilità sociale .

Nel corso del 2011 sono stati espletati gli adempimenti relativi al definitivo perfezionamento del Contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014 – vigente in virtù della clausola di continuità (in base alla quale è prorogata l'efficacia del contratto fino alla stipula del successivo) . Detto contratto è stato sottoscritto in data 9 giugno 2011 e registrato alla Corte dei Conti in data 28 settembre 2011.

Il ritardato perfezionamento del Contratto di servizio ha comportato il differimento dei termini relativi a taluni adempimenti contrattuali e nel corso del 2011 sono stati avviati gli adempimenti relativi all'aggiornamento del contratto ai fini della rimodulazione dell'offerta per il secondo periodo contrattuale 2012- 2014 mediante emanazione di apposito atto aggiuntivo che, ove necessario, riveda l'offerta e le condizioni di equilibrio economico-finanziario per detto periodo.

Si è proceduto, da un lato, alla verifica con il competente Ministero dell'Economia della quantificazione dell'ammontare delle risorse, che consentiranno di garantire le condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto stesso, e dall'altro di addivenire ad un'intesa sulla rimodulazione dei servizi, compatibilmente con il vincolo della perimetrazione dei servizi di utilità sociale. In particolare a conclusione di un lungo confronto con Trenitalia è stata concertata la proposta di rimodulazione dell'offerta, formulata a seguito di un significativo calo del carico medio che ha generato perdite stimate per il 2011 di circa 115 milioni di euro. La nuova offerta assicura il servizio sulle direttrici Nord- Sud del Paese con la previsione di hub a Roma e Bologna, con proseguimento del viaggio in AV usufruendo di una speciale tariffa, riservata agli utenti che provengono dalle regioni meridionali d'Italia, e che non comporta nessuna sostanziale variazione rispetto al costo attualmente sostenuto dagli utenti del servizio notte tradizionale, con un indubbio vantaggio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza che possono adeguatamente ritenersi compensativi dei disagi legati alla rottura di carico. Detto sistema di feeling-defeeling sull'offerta diurna ad alta qualità e con un maggior comfort e velocità attraverso le prosecuzioni diurne con il sistema delle "freccie" e degli hub a Roma e Bologna a parità di tariffa e senza alterazione dei tempi di percorrenza ovvero con una riduzione dei tempi di viaggio assicurerà i collegamenti originari con una sostanziale parità dei livelli tariffari.

Con cadenza trimestrale Trenitalia ha provveduto a trasmettere la relazione contenente i dati aggregati e di dettaglio relativi al servizio erogato nel periodo di riferimento necessari all'espletamento delle attività di monitoraggio sulla qualità attesa dei servizi di trasporto erogati, che sono stati alla base anche dell'attività di verifica del rispetto degli obblighi contrattuali. Il monitoraggio sulla qualità dei collegamenti ferroviari ha registrato fortemente l'impatto che l'incendio della stazione Tiburtina, avvenuto in data 24 luglio 2011, ha prodotto sul sistema

ferroviario nazionale soprattutto per gli indicatori monitorati quali la puntualità e la regolarità (in quanto solo le cause di forza maggiore non sono imputabili al sistema FS). Tale circostanza ha comportato anche a soppressioni, limitazioni e cambi dell'offerta ferroviaria da parte di Trenitalia anche per quanto riguarda alcuni collegamenti ricompresi in CdS passeggeri. Questa Direzione Generale ha contestato la modifica operata da Trenitalia per inadempimento contrattuale e si è in attesa delle controdeduzioni della Società. Per tutte le altre rimodulazioni dell'offerta sopravvenute nel corso dell'anno 2011, proposte da Trenitalia, anche su sollecitazioni provenienti dal territorio e dalle istituzioni locali, questa Direzione ha verificato il rispetto dei vincoli relativi al perimetro dei servizi di utilità sociale di cui alla delibera CIPE n. 122 del 17 dicembre 2009, e che dette modifiche non comportassero aggravio di oneri, bensì fossero compensazioni ad offerta invariata in termini di Treni-km, così come determinata nel corrispettivo periodo contrattuale.

Per quanto concerne i trasporti ferroviari prestati nelle Regioni a statuto speciale di Valle d'Aosta, Sardegna, e Sicilia, nelle Province autonome di Trento e Bolzano, il relativo contratto di servizio pubblico 2009-2010, che include anche i servizi transfrontalieri prestati nelle Regioni di Piemonte e Lombardia ed esteso ai servizi interregionali "indivisi", e che ha natura ricognitiva per il 2009, è stato trasmesso per le necessarie valutazioni ai competenti Uffici del Ministero dell'Economia e delle Finanze per il successivo inoltro al CIPE. Allo scopo di regolare l'eventualità, poi verificatasi, del proseguimento del rapporto contrattuale con lo Stato, nel caso in cui alla scadenza del contratto non si fosse attuato il trasferimento di competenze alle Regioni sui servizi oggetto del contratto, sono state avviati gli adempimenti necessari per la necessaria copertura dei servizi da erogare se alla scadenza del contratto, qualora non si sia verificato il trasferimento delle competenze sui servizi oggetto del Contratto stesso, per far sì che la Società prosegua nell'erogazione dei servizi per l'anno 2011 e per le successive tre annualità. In tale ipotesi dovrà essere definito, con apposito atto aggiuntivo, il livello di offerta dei servizi da erogare in ciascuna Regione e i relativi corrispettivi aggiornati in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data. In particolare per la Regione Valle D'Aosta, considerata la mancata attribuzione delle competenze a causa del ritardato perfezionamento dell'accordo di programma, si è provveduto ad attivare il MEF per la definizione dello stanziamento aggiornato quale corrispettivo per i servizi in corso di svolgimento nel corrente anno

Nell'ambito del procedimento di attuazione del Regolamento 1371/2007 del Parlamento e del Consiglio europeo del 23 ottobre 2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e che introduce nuovi diritti ed obblighi per i passeggeri nel trasporto ferroviario, prevedendo oneri informativi a favore dei passeggeri e diritti specifici in occasione di ritardi, soppressioni di treni e mancate coincidenze, è stato adottato il testo definitivo del decreto legislativo attuativo dell'articolo 30 e 32 del regolamento ed approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 16 giugno 2011. Detta norma di attuazione del Regolamento 1371 deputata ad individuare, in Italia, l'organismo di controllo ai sensi dell' articolo 30 cui verranno attribuite le specifiche competenze in materia di interventi sanzionatori per la tutela dei diritti e obblighi dei passeggeri, è stato poi successivamente oggetto di rilievi da parte sia del Dipartimento delle politiche comunitarie sia della Ragioneria generale in quanto non sembrerebbe possedere il requisito di indipendenza richiesto. L'articolato, inoltre, che è stato per ultimo esaminato dalle Commissioni parlamentari II e IX non ha riscontrato l'unanimità dei pareri favorevoli in quanto l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha segnalato al Parlamento ed al Governo di considerarsi l'organo naturalmente deputato a garantire l'applicazione del più volte citato Regolamento, mentre la Conferenza Stato- Regioni ha espresso parere negativo per la modalità di ripartizione delle risorse derivanti dalle sanzioni. A fronte di questi rilievi e tavoli tecnici con il Dipartimento politiche Comunitarie e Conferenza Stato Regioni, questa Direzione ha provveduto a predisporre memorie di riscontro per ogni rilievo formulato e note di aggiornamento alla Commissione Europea che in materia ha istituito il Gruppo di studio dei NEB National Enforcement Body (organismi nazionali di attuazione del Regolamento europeo 1371).

Nell'ambito dell'attività di sindacato ispettivo, e di controllo da parte del Parlamento, si segnala l'accresciuto impegno di questa Direzione a fornire gli elementi di risposta degli atti parlamentari presentati e discussi in occasione dei cambi di offerta che sono sopravvenuti nel corso dell'anno e particolarmente con il nuovo orario entrato in vigore a dicembre 2011.

Per quanto concerne il contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci per il periodo 2009-2014, nel corso dell'anno 2011 sono proseguiti gli approfondimenti istruttori sullo schema di Contratto con particolare riferimento alle problematiche inerenti la compatibilità dello stesso alla vigente normativa comunitaria una volta concluso il periodo transitorio. Inoltre si è provveduto agli adempimenti di competenza a seguito delle osservazioni formulate dalla Ragioneria Generale dello Stato e delle conseguenti modifiche apportate dal Dipartimento del Tesoro con nota n. 79903 del 12.10.2011.

Riguardo alle attività riferite all'erogazione di incentivi e contributi ex articolo 38 commi 5, 6 e 7 della legge 1° agosto 2002 n. 166 relativamente al trasporto combinato di merci per ferrovia, nel corso dell'anno 2011 è stato effettuato il controllo delle rendicontazioni e, alle Società ammesse a contributo che ne hanno fatto richiesta, sono state restituite le fidejussioni scadute.

Con riferimento al comma 7 della L. 166/2002, è stato emanato (e poi inviato alla RGS per l'approvazione e quindi comunicato a Cassa Depositi e Prestiti) l'ultimo decreto di riconoscimento degli incentivi per i trenixkm effettuati.

Sono state eseguite le opportune verifiche sulle rendicontazioni inviate dalle società ammesse al contributo (L. n. 166/2002, art. 38, co. 6), al fine di verificare il possesso dei beni ammessi a contributo e il loro utilizzo. Detto controllo è stato condotto su n. 80 rendicontazioni.

E' stata effettuata la ricognizione delle società ammesse al contributo ed è stata preparata la lista di distribuzione della richiesta (via e_mail) di consuntivazione dell'effettivo utilizzo dei beni per i quali è stato emesso il decreto di riconoscimento dei contributi, con specifica richiesta alle società ammesse ai benefici della legge 166/2002.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio sull'utilizzo dei beni per i quali le Società sono state ammesse al contributo, sono emerse criticità riferite a società in stato di fallimento, è stato effettuato l'atto di insinuazione nel passivo fallimentare delle società ed è stata attivata la procedura di escussione della fideiussione presso le Assicurazioni o Banche.

Sono state implementate le attività di definizione di un sistema di comunicazione informatizzato, al fine di poter avere la possibilità di controllo sulle somme erogate da Cassa depositi e prestiti SPA.

Con riferimento al servizio sperimentale AFA (AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA) è stata condotta l'attività istruttoria relativa al monitoraggio dell'Accordo per l'anno 2010 e alla predisposizione dell'Accordo di programma per l'anno 2011. Con riferimento all'accordo di programma AFA per l'anno 2010, sottoscritto in data 12.10.2010 e approvato con decreto 3063 del 22.10.2010 registrato alla Corte dei Conti in data 7.12.2010 (registro 10, foglio 69), nel corso dell'anno 2011 è stata esaminata la rendicontazione pervenuta relativamente all'anno 2010 (allegata alla nota di Trenitalia n. 36800 del 13.10.2010), la Rendicontazione ambientale (allegata alla nota di Trenitalia n. 39880 del 4.11.2010) elaborata da Trenitalia secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e la rendicontazione certificata (2010) trasmessa con nota di Trenitalia n. 32385 del 29.7.2011 (prot. MIT 2077 del 5.8.2011).

Esaminata tutta la documentazione pervenuta, dopo le necessarie riunioni con il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, si è proceduto al riconoscimento delle somme spettanti a Trenitalia anche previo confronto con la quota parte di contributo riconosciuto dallo Stato francese. La procedura di riconoscimento del contributo si è conclusa con l'emanazione del Decreto n. 50 del 24.11.2011 che ha autorizzato il pagamento delle somme (impegnate con decreto

n. 101161 del 20.12.2010) spettanti per il 2010 a Trenitalia relative al servizio sperimentale di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA).

L'attività di definizione del budget e dei presupposti per l'Accordo 2011 è stata affiancata dalla richiesta dei fondi con opportune note al Gabinetto del Ministro. I fondi sono stati assegnati con D.L. n. 98 del 6.7.2011 (art 32, co. 9).

Quindi, a seguito dei necessari scambi di note, dopo aver condiviso il budget per l'anno 2011, in data 20 ottobre 2011 è stato sottoscritto l'Accordo AFA per l'anno 2011 approvato, poi, con decreto n. 37 del 28.10.2011 e successivamente è stata impegnata la somma a copertura dell'accordo di cui sopra.

Nel corso del 2011 intense sono state le attività finalizzate alla procedura di gara per l'affidamento del servizio italo-francese di ferroustage denominato Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), in attuazione delle intese intercorse tra i Ministri italiano e francese (nel MoU del 24 febbraio 2009 e nell'Accordo internazionale di Lussemburgo del 9 ottobre 2009). L'attività ha comportato molteplici riunioni (a Roma e a Parigi) con la delegazione francese, telefonate e videoconferenze del Gruppo di lavoro.

Con riferimento alle attività connesse con la definizione dell'Accordo AFA per l'anno 2012, nel corso dell'ultimo periodo dell'anno, è stata attivata la procedura di notifica alla Commissione europea dell'aiuto di Stato necessario per sostenere l'Accordo stesso. Tale procedura si attua attraverso la definizione del dossier di notifica in forma elettronica mediante il sistema S.A.N.I. (State Aid Notification Interactive).

Nel corso del mese di novembre 2011 è stata esaminata la rendicontazione di Trenitalia relativa ai primi tre trimestri dell'anno 2011 e si è proceduto, poi, all'emissione del decreto di pagamento dei primi tre trimestri dell'anno 2011 (decreto n. 50 del 24.11.2011).

Liberalizzazione del trasporto ferroviario

In materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario, a conclusione dei relativi procedimenti istruttori, nel corso del 2011, sono stati emanati decreti di sospensione, di revoca, di conferma, di riesame, di conversione e di rilascio di licenza ferroviaria.

Sono state espletate le procedure propedeutiche per la registrazione del Decreto Ministeriale n.36 del 2 febbraio 2011, in attuazione a quanto disposto dall'art. 58 della Legge n. 99 del 2009 avente per oggetto: "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale ai sensi dell'articolo 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99", che hanno portato alla pubblicazione del decreto stesso sulla G.U. n. 80 del 7 aprile 2011.

E' proseguita l'attività istruttoria inerente la predisposizione del decreto attuativo di cui all'articolo 17, comma 11 del D.Lgs 188/2003 con il quale "[...] sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20"

Sono stati espletati gli adempimenti di competenza di questa Direzione richiesti dal TAR nell'ambito dei quattro ricorsi in merito a "computi canone di accesso all'infrastruttura- sconto K2" (RG 8186/07, 8872/07, 9827/07, 9264/07 e 8909/07)

E' proseguita l'attività di monitoraggio prevista dal DM 307/2009 esplicitata attraverso atti, relazioni e riunioni con l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari ed il Gestore dell'Infrastruttura RFI (nella fattispecie in occasione dell'aggiornamento del Prospetto informativo della rete – edizione Dicembre 2010)

La Direzione generale ha partecipato a riunioni internazionali fra executive board dei corridoi ERTMS merci A e B e del Consiglio Europeo per la fase preparatoria del Recast primo pacchetto per la stesura delle nuove direttive di settore ferroviario.

Si è, inoltre, collaborato con le Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio in merito alle problematiche inerenti 3 procedure di infrazione: infrazione sul difforme recepimento del primo pacchetto ferroviario; SA_32179 infrazione aiuti di stato a Trenitalia (direttiva Berlusconi); SA32953 seconda infrazione aiuti di stato a Trenitalia (contratto di servizio merci). Si sta inoltre collaborando anche nel fornire gli elementi di risposta al pilot di una ulteriore infrazione (Pilot 2465) sulla separazione contabile di FS.

- ✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo**
- ✓ **Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse**
- ✓ **Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo a conferma del ruolo leader e di supporto che la Guardia costiera svolge nell'ambito dei precisi compiti istituzionali**
- ✓ **Gestione del settore concernente il personale marittimo**

I quattro obiettivi strategici suindicati sono inerenti ad un unico programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, che rientra nella missione “Ordine pubblico e sicurezza”, la cui attuazione, nell’ambito di questo Ministero, è di competenza esclusiva del Comando generale del Corpo delle Capitanerie, Corpo della Marina Militare, dipendente organicamente dal Ministero della difesa e funzionalmente da diverse Amministrazioni, tra le quali è ricompreso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I compiti principali di detto Corpo possono essere ricondotti fondamentalmente a tre finalità: la sicurezza marittima, il soccorso della vita umana in mare, la polizia marittima.

Di seguito si sintetizzano i principali risultati raggiunti per ciascuno dei predetti obiettivi strategici.

Le riconosciute peculiarità che contraddistinguono le attività svolte dal Corpo, tutte ricondotte alla Missione “Ordine pubblico e sicurezza” ed incluse nel Programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, hanno consentito di beneficiare della non applicabilità del comma 7 dell’art. 1 della legge n. 266/05 (finanziaria 2006), che ha fissato le assunzioni mensili di impegni di spesa per importi non superiori ad un dodicesimo della somma stanziata per ciascuna unità di voto, ma molte altre prescrizioni di contenimento della spesa pubblica hanno, di fatto, condizionato il regolare svolgimento della gestione 2011. Si cita, ad esempio, il comma 2 dell’art. 9 della legge n. 102/09 che ha introdotto l’obbligo, per il funzionario che adotta provvedimenti che comportano impegni di spesa, di accertare preventivamente la compatibilità dei discendenti pagamenti con i relativi stanziamenti di bilancio. Ciò, non appare facilmente conciliabile in un contesto dove, spesso, le spese scaturiscono da attività connesse a situazioni di emergenza e operazioni di soccorso.

In via generale, le maggiori difficoltà sono riconducibili, essenzialmente, alle insufficienti risorse assegnate in bilancio per il “funzionamento”. La situazione fortemente deficitaria si è determinata a seguito dell’emanazione, a partire dal 2008, di numerosi provvedimenti legislativi in materia di contenimento della spesa pubblica che, nel tempo, hanno portato ad una riduzione del 30% delle assegnazioni, alle Capitanerie di porto, per le spese afferenti i consumi intermedi (categoria economica 2). Da ultimo, si cita il decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito in legge 14 settembre 2011, n. 148, recante “Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo”.

Nel 2011, comunque, il Corpo è riuscito ad assicurare l’espletamento dei propri servizi grazie, soprattutto, ad un rifinanziamento del “Fondo per le spese di funzionamento”, da tempo richiesto ed effettivamente intervenuto nell’imminenza della scorsa stagione estiva. L’attribuzione di tale fondo (di parte corrente) risale alla legge n. 127/07 (di conversione del decreto-legge 2 luglio 2007, n. 81),

che riconosceva l'esigenza di destinare maggiori finanziamenti per l'espletamento delle attività tecnico-operative delle Capitanerie di porto – Guardia costiera. Il predetto fondo, in seguito non più finanziato dal 2009, proprio in corso dell'esercizio in esame ha avuto un nuovo stanziamento per il triennio 2011-2013 (rispettivamente per 14,8, per 9,6 e per 6,6 milioni di euro), dall'articolo 2, comma 6-ter del decreto legge 29 dicembre 2010, n. 225 convertito con modificazioni nella legge 26 febbraio 2011, n. 10.

Il trend delle riduzioni apportate alle risorse del Corpo, in particolare con riferimento ai citati consumi intermedi, è chiaramente evidenziato nei seguenti grafici che riportano le serie storiche ricavabili dai bilanci dell'ultimo quadriennio delle Capitanerie di porto, distintamente per natura economica e per macroaggregati. In particolare, nella Tabella 1, di seguito esposta, è illustrata la dotazione finanziaria iniziale per principali categorie economiche di spesa, avuta in bilancio negli ultimi quattro anni. Dal confronto si evince l'accennata progressiva diminuzione.

Le categorie rappresentate riguardano:

- spese di personale: comprendenti, oltre a tutti i capitoli riferiti al trattamento economico, anche tutti gli altri aventi codice economico 1 o 3, come quello per l'approvvigionamento di viveri e vestiario per il personale militare;
- spese per consumi intermedi: concernenti tutti i capitoli riferiti alla gestione, all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria degli uffici, dei mezzi e delle attrezzature (tutti aventi codice economico 2);
- spese per investimenti: relative ai capitoli in conto capitale (tutti aventi codice economico 21);
- altre spese: dove sono stati ricondotti i residuali capitoli concernenti il fondo scorta, gli interventi, gli oneri comuni di parte corrente (codici economici 4, 7, 10, 12).

Tabella 1

Anno di riferimento	Spese di personale	Spese per consumi intermedi	Spese per investimenti	Altre spese
2009	527.270	46.490	66.450	13.390
2010	556.100	52.500	87.090	14.710
2011	562.030	42.620	107.440	14.450
2012	604.150	32.030	68.230	17.130

(importi espressi in migliaia di euro)

Si fa notare, al riguardo, che per l'annualità 2012 il trend negativo è attenuato dal rifinanziamento del fondo di funzionamento che, peraltro, rispetto all'iniziale previsione per il 2012, ha subito la riduzione a 8,6 milioni di euro. Sempre per l'anno 2012, si evidenzia, inoltre, il drastico calo delle risorse destinate agli investimenti, diminuite di oltre un terzo rispetto al precedente esercizio finanziario.

Costantemente in crescita, invece, è lo stanziamento complessivo riferito alle retribuzioni del personale ed agli oneri previdenziali ed assistenziali connessi. Ciò si giustifica, soprattutto, nella progressiva sostituzione del personale di leva, avviata con la legge 14 novembre 2000, n. 331 recante "Norme per l'istituzione del servizio militare professionale", con altrettanto personale volontario che, tra l'altro, percepisce una diversa retribuzione.

L'incremento sulla categoria XXI (investimenti), registrato nel 2011, è dovuto principalmente ad un intervento legislativo (legge n. 166/2009), di attuazione di direttive comunitarie in materia di monitoraggio del traffico navale e vigilanza sulle attività di pesca marittima, che ha previsto uno stanziamento pluriennale finalizzato allo sviluppo della componente aeronavale del Corpo ed allo

sviluppo dei sistemi di comunicazione. Tale piano pluriennale, già dal 2012, subisce l'effetto di nuovi tagli, come meglio evidenziato in seguito.

La prossima Tabella 1.1 illustra la percentuale di incidenza della categoria di spesa sul totale dello stanziamento di bilancio (anni 2009/2012): anche in questo caso si nota come diminuiscano sensibilmente, nel corrente esercizio, le percentuali di incidenza delle spese per consumi intermedi e per investimenti.

Tabella 1.1

Anno di riferimento	Spese di personale	Spese per consumi intermedi	Spese per investimenti	Altro
2009	80,67%	7,11%	10,17%	2,05%
2010	78,28%	7,39%	12,26%	2,07%
2011	77,36%	5,87%	14,78%	1,99%
2012	83,74%	4,44%	9,45%	2,37%

Con riferimento ai quattro macroaggregati presenti in bilancio, come rappresentato nella Tabella 2 che segue, lo stanziamento iniziale delle Capitanerie di porto, nell'ultimo quadriennio, ha avuto un andamento, in crescita o diminuzione, abbastanza costante ma con delle particolarità.

Tabella 2

Macroaggregati	ANNO 2009	ANNO 2010	ANNO 2011	ANNO 2012
Funzionamento	579.674	613.992	624.723	641.570
Interventi	41	1.748	1.596	4.172
Oneri comuni di parte corrente	7.441	7.580	7.580	7.580
Investimenti	66.452	87.092	107.445	68.236

(importi espressi in migliaia di euro)

- Nel dettaglio, si può valutare:
- un costante incremento del macroaggregato funzionamento, dovuto ai già accennati maggiori oneri per la professionalizzazione del personale, che, al suo interno, nasconde i tagli più o meno sensibili operati alle spese riferite ai consumi intermedi;
- un cospicuo aumento, a partire dall'anno 2010 e ancor più nel 2012, del macroaggregato "interventi", dovuto all'incremento dello stanziamento del capitolo di bilancio per le spese destinate al sostegno per l'alta formazione professionale del personale marittimo relativamente anche al settore della nautica da diporto (capitolo 2246 — categoria trasferimenti);
- una netta contrazione, per l'esercizio 2012, della dotazione del macroaggregato "investimenti" (con trend in crescita nel triennio precedente), determinatasi a seguito delle notevoli riduzioni operate dal decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito in legge 14 settembre 2011, n. 148.
- La seguente Tabella 2.1 illustra la percentuale di incidenza di ogni macroaggregato, sul totale dello stanziamento avuto in bilancio nello stesso quadriennio: è evidente come,