

E. Comune di Salerno:

23. metropolitana di Salerno - tratta Centro Storico-Stazione Centrale-Stadio Arechi.

**Costo:**

L'opera, di preminente interesse nazionale, ha un costo stimato complessivo di 5,604 miliardi di euro, mentre il costo relativo ai 23 interventi "invarianti" attualmente in fase di realizzazione ammonta a 4.242,14 milioni di euro finanziati con risorse provenienti da diverse fonti, comunitarie, nazionali, regionali, in parte già disponibili ed in parte da reperire e/o già reperite a carico della Legge Obiettivo.

**Enti coinvolti:**

La Regione Campania è l'autorità di gestione, mentre i beneficiari finali sono stati così individuati:

- Comune di Napoli;
- Comune di Salerno;
- Circumvesuviana Srl;
- Ferrovia Alifana e Benevento-Napoli Srl;
- S.E.P.S.A. SpA.

**Servizio offerto:**

La realizzazione della metropolitana regionale consentirà la definizione ed il dimensionamento di un sistema di servizi unitario per l'intera Regione, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizio ed accessibile al territorio. Ciò consentirà di orientare verso il trasporto pubblico l'attuale ripartizione della mobilità, conseguendo così, da un lato, una considerevole diminuzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico e, dall'altro, un notevole risparmio sui tempi e sui costi dei viaggi.

**Beneficiari:**

Il completamento del sistema di metropolitana campano consentirà di ampliare del 36 per cento il bacino d'utenza attualmente servito con un incremento del traffico di 76 milioni di unità, passando dai 277,7 milioni di passeggeri del 2000 ai 353,7 milioni previsti a pieno regime.

**Fine dei lavori:**

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine dell'anno 2008.

## Ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria

### **Localizzazione:**

Regioni: Campania e Calabria

### **Descrizione:**

L'Autostrada Salerno-Reggio Calabria fu costruita negli anni Sessanta e Settanta: nonostante il rilevante piano di manutenzione messo in atto dall'ANAS in anni recenti, l'aumento del traffico e l'introduzione di stringenti vincoli normativi hanno reso l'arteria insufficiente e inadeguata.

Si è quindi resa necessaria la predisposizione di un programma di interventi straordinari di ammodernamento, con una radicale razionalizzazione dell'arteria per il recupero della sicurezza e scorrevolezza della circolazione.

Su tutto il percorso sono stati previsti una corsia di emergenza e uno spartitraffico centrale di 4 metri, mentre nella tratta salernitana, in considerazione dei maggiori volumi di traffico, è stata prevista anche una terza corsia.

Si è quindi proceduto ad avviare prioritariamente l'ammodernamento delle aree più trafficate: area salernitana, area cosentina, area lametina, porto di Gioia Tauro, per poi estendere le lavorazioni alle aree circostanti.

Nel periodo 1997-2002 sono stati appaltati 32 lotti per una estesa di 198 chilometri, in parte ultimati ed in parte in corso di realizzazione.

Al fine di migliorare la rapidità e l'efficacia dell'esecuzione degli interventi, la legge n. 443 del 2001 (la cosiddetta "legge obiettivo", di delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive) ha introdotto la figura del "Contraente Generale", inteso quale realizzatore globale dell'opera. Tra la fine del 2002 e il 2004 sono stati affidati al Contraente generale due maxilotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria per una lunghezza di 60 chilometri; un terzo maxilotto, di una lunghezza di 20 chilometri, è stato affidato nel febbraio 2005 e per un quarto, di circa 18 chilometri, è ormai prossima l'aggiudicazione del CIPE.

Nel mese di luglio u.s. è stata approvata la seconda manovra di accelerazione del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) che ha individuato due ulteriori lotti, per un totale di 10 chilometri, da finanziare entro l'anno per un valore di 450 milioni di euro.

Nei prossimi tre anni, quindi, saranno avviati cantieri per un totale finanziario di 3.360,46 milioni di euro.

Le tratte interessate da tali interventi risultano tra le più complesse dal punto di vista ingegneristico e richiedono, sia per la natura geomorfologica del territorio sia per esigenze di impatto ambientale, la realizzazione di 26 nuove gallerie e 48 nuovi viadotti. E' stato inoltre necessario allargare altre gallerie e viadotti: tra questi spicca il viadotto dello Sfalassà, soprastante l'abitato di Bagnara, caratterizzato dalla grande luce da 376 metri che lo rende una tra le più importanti opere del sistema viario italiano ed europeo.

### **Costo:**

Il costo complessivo stimato per la realizzazione delle opere di adeguamento ed ammodernamento ammonta a 7.948,18 milioni di euro di cui 4.410,5 milioni di euro finanziati con Delibere CIPE su varie leggi di spesa (da ultimo Legge Obiettivo e Fondi FAS) e 444,8 milioni di euro finanziati con risorse del PON Trasporti e Fondi QCS 2000-2006.

### **Enti coinvolti:**

Anas S.p.a

***Servizio offerto:***

La mancanza di una reale alternativa di percorso lungo tutta l'arteria, fa dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria un collegamento su cui si concentra il traffico commerciale e civile tra il Nord e il Sud del Paese.

Oltre a svolgere la funzione di grande arteria di collegamento, l'autostrada A3 assorbe anche gran parte del traffico locale: utilizzata anche per brevi spostamenti, l'autostrada consente il decongestionamento della viabilità secondaria, soprattutto nelle aree salernitana, cosentina e lametina. In base alle analisi effettuate sulle proiezioni al 2010 e al 2020 dei volumi di traffico effettivamente rilevati, è risultata economicamente ammissibile l'adozione di una terza corsia di marcia soltanto per l'area salernitana, percorsa da circa 30 mila veicoli/giorno.

***Beneficiari:***

Oltre alle correnti di traffico a lunga e a breve percorrenza, l'autostrada è caratterizzata dall'assorbimento, durante il periodo estivo, di una forte componente di traffico stagionale passeggeri, concentrata nei mesi di luglio e agosto. A beneficiare dell'ammodernamento saranno anche il trasporto merci, meno influenzato dal fattore stagionale e quindi di gran lunga più costante.

***Fine dei lavori:***

Le risorse finanziarie ad oggi assicurate permetteranno la realizzazione dei lavori previsti su circa il 70 per cento dell'intero tracciato entro l'anno 2009.

2.C

## **Ammodernamento della Strada Statale 106 "Jonica"**

**Localizzazione:**

Regione: Calabria    Province: Cosenza, Reggio Calabria, Catanzaro

**Descrizione:**

La strada statale 106 "Jonica" si sviluppa lungo la costa calabrese, lucana e pugliese, tra le città di Reggio Calabria e Taranto, su un tracciato di circa 480 chilometri. Inserita nel primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale, l'arteria esplica una fondamentale funzione di collegamento tra Nord e Sud e di connessione tra le principali direttrici trasversali locali. Due sono le linee operative identificate: da un lato, l'adeguamento della vecchia arteria ai nuovi volumi di traffico e la riduzione dell'elevato tasso di incidentalità (in media 36 morti all'anno); dall'altro, l'avvio di un vero e proprio ammodernamento, con la realizzazione di opere aventi caratteristiche di tipo autostradale. L'attività di adeguamento può dirsi ormai conclusa: entro l'anno 2005 verranno aperti al traffico i tratti di Roccella, Bova e Montegiordano, per un totale di circa 30 chilometri. Migliorata anche la funzionalità, grazie alla variante di Marina di Gioiosa e del raccordo di Montegiordano. Nel contempo sono state aggiudicate e consegnate le attività inerenti l'ammodernamento dei tratti Squillace-Simeri Crichi (23 Km), Palizzi-Caulonia (17 Km), Scanzano-Pisticci (20 Km) e alla variante di Palizzi (5 Km).

**Costo:**

Il costo complessivo degli interventi è di 1.697 milioni di euro, di cui circa 1.466 per gli interventi di ammodernamento. La copertura del fabbisogno finanziario è data da Fondi comunitari (592 milioni di euro) e da risorse aggiuntive nazionali del Fondo per le Aree Sottoutilizzate stanziato con Delibere CIPE (256 milioni di euro). La restante quota di 849 milioni di euro è distribuita tra la Regione Calabria e l'ANAS.

**Enti coinvolti:**

Anas S.p.a e Regione Calabria.

**Servizio offerto:**

Il complesso degli investimenti in corso di attuazione consentirà di spostare i traffici di lunga percorrenza e quelli commerciali sulla nuova sede stradale, migliorando la sicurezza e la velocità della circolazione e riducendo notevolmente l'impatto ambientale e i costi di trasporto. La vecchia sede sarà utilizzata dal traffico locale.

**Beneficiari:**

I rilevamenti disponibili del traffico giornaliero medio indicano una costante crescita del numero dei veicoli, che dai circa 10 mila veicoli/giorno registrati a fine 2000 passerebbe a circa 22 mila veicoli/giorno a fine 2008, termine entro cui si dispiegherebbero gli effetti del primo ciclo di investimenti per l'ammodernamento della statale.

**Fine dei lavori:**

I lavori di adeguamento della vecchia strada statale saranno completati entro la fine del 2005, mentre i lavori di ammodernamento termineranno entro il 2008.

2.D

**Lavori di costruzione della S.S. n°655 "BRADANICA"**  
(2° Tronco - 3° Lotto "Del Capo Posto" - 2° Stralcio: dalla S.S. n° 168 alla S.S. n° 169)

**Localizzazione:**

Regione: Puglia      Provincia: Bari

**Descrizione:**

L'opera in esame fa parte del piano di ammodernamento dell'itinerario Bradanico che percorre la vecchia strada statale che da Taranto sale verso Candela per una lunghezza di circa 105 km. I lavori sono stati ripartiti in 4 Tronchi aventi 10 lotti. L'intervento finanziato dal CIPE è rappresentato dal tronco due, terzo lotto, secondo stralcio per un tratto di km 3+630, lungo la valle del torrente Basentello.

**Costo:**

Il costo del progetto ammonta a 11,03 milioni di euro finanziati con Delibera CIPE n.52 del 21.04.1999 per un importo complessivo di 12,91 milioni di euro. Il quadro finanziario dell'intervento registra un'economia di spesa di 4,65 milioni di euro risultante per 1,88 dalla differenza tra il finanziamento accordato e il costo del progetto e per 2,77 dal ribasso d'asta.

**Enti coinvolti:**

ANAS S.p.A. (Ente Attuatore) e Regione Basilicata (Amministrazione competente).

**Servizio offerto:**

Riduzione dei tempi di percorrenza nella direttrice Bradanica ed eliminazione della deviazione tra i Tronchi II e IV già in esercizio.

**Beneficiari:**

Sulla rete viaria Bradanica si riversa il traffico interregionale fra i numerosi comuni della Puglia e della Basilicata. Lo sviluppo del comparto agroalimentare e la crescita del settore industriale, evidenziata in particolare con l'insediamento dello stabilimento di Melfi e con la diffusione del polo del salotto, possono fruire dell'importante infrastruttura stradale.

**Fine dei lavori:**

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2005.

2.E

**Linea ferroviaria Palermo-Messina - Raddoppio del tratto Patti-Messina****Localizzazione:**

Regione: Sicilia Provincia: Messina

**Descrizione:**

L'intervento consiste nella realizzazione del raddoppio del tratto Patti-Messina della linea ferroviaria PALERMO - MESSINA, articolato in tre tratte:

1. Messina - Villafranca Rometta;
2. Rometta - S.Filippo del Mela;
3. Terme Vigliatore - Patti.

**Costo:**

Il costo totale dell'intervento è di 659,70 milioni di euro finanziati da FS SpA - Contratto di Programma 1994-2000 (613,21 milioni di euro) e dalla regione Sicilia - FESR QCS 1994/99 mis. 3.6. (45,79 milioni di euro).

**Enti coinvolti:**

RFI

**Servizio offerto:**

Con la realizzazione dei tratti di raddoppio Messina - Patti e Fiumetorto - Cefalù si conseguirà un incremento di potenzialità dei tratti afferenti i nodi di Palermo e Messina e, in relazione alla prevedibile domanda di traffico, l'offerta attuale di 120 treni/giorno per il Nodo di Palermo potrà essere incrementata a 160 treni/giorno e l'offerta attuale di 60 treni/giorno per il nodo di Messina potrà essere incrementata a 130 treni/giorno. Si conseguirà, altresì, una riduzione dei tempi di percorrenza di 40 minuti relativamente al traffico a lunga percorrenza e di 30 minuti per il traffico locale.

Inoltre, ci sarà un miglioramento degli standard di regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario, soprattutto per l'eliminazione di passaggi a livello esistenti sull'attuale linea.

**Beneficiari:**

I maggiori beneficiari dell'opera sono la popolazione e gli operatori economici delle province del nord - est della Sicilia.

**Fine dei lavori:**

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine dell'anno 2007.

2.F

**Risanamento Rio Mogoro, schemi depurativi Masullas, Curcuris, Terralba e Arborea.****Localizzazione:**

Regione: Sardegna Provincia: Oristano

**Descrizione:**

L'intervento si compone di 6 progetti:

1. Risanamento del territorio dei comuni del Rio Mogoro - collettori fognari rami Masullas e Curcuris;
2. Schema fognario depurativo comuni di Terralba, Marrubiu, Uras e S.N.D'Arcidano-collettori fognari;
3. Depuratori consortili di Masullas e Curcuris;
4. Schema fognario depurativo comuni di Terralba, Marrubiu, Uras, e S.N.D'Arcidano-depuratore fognario;
5. Completamento del risanamento ambientale a salvaguardia del bacino del Rio Mogoro e stagni. Intervento funzionale nel comune di Arborea;
6. Risanamento degli stagni di Cabras, Santa Giusta e più mediante realizzazione di opere fognario-depurative. Impianto di depurazione e relativi collettori fognari nel comune di Arborea.

**Costo:**

Il costo totale dell'intervento è di 34,38 milioni di euro finanziati con risorse del POR Sardegna 2000-2006.

**Enti coinvolti:**

Regione Autonoma Sardegna - Assessorato Regionale della Difesa dell'Ambiente - Servizio tutela delle Acque (Soggetto Responsabile) e Ente Sardo Acquedotti e Fognature (Ente Attuatore).

**Servizio offerto:**

Opere fognarie depurative, impianti di depurazione e collettori fognari per circa 180.000 abitanti equivalenti del bacino di riferimento.

**Beneficiari:**

Collettività locale e regionale.

**Fine dei lavori:**

La conclusione dei lavori è prevista entro la fine di marzo 2006.

## Ministero dell'Interno

### Indice delle schede

1. Progetto Interoperabilità sicura dei sistemi nazionali di autenticazione dei cittadini





# Ministero dell'Interno

Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali

Direzione Centrale per i Servizi Demografici

Post. 200508680/15100/21930

**INNOVAZIONE NELLA SICUREZZA**

**L'INTEROPERABILITA' SICURA DEI SISTEMI  
NAZIONALI DI AUTENTICAZIONE DEI CITTADINI**

## 1. Premessa

La Legge 31 marzo 2005 n. 43 prevede che dal 1 gennaio 2006 la carta d'identità su supporto cartaceo è sostituita, all'atto della richiesta del primo rilascio o del rinnovo del documento, dalla carta d'identità elettronica (CIE). Circa quarantamiliardi di cittadini, a partire da quella data avranno, quindi, a disposizione uno strumento sicuro con cui, tra l'altro, accedere in rete ad una serie di servizi innovativi.

Questo programma richiede, analogamente a quanto già disponibile per le funzioni di emissione della CIE, la realizzazione di un'infrastruttura diffusa a livello nazionale che tuteli i cittadini che utilizzano la CIE per accedere a servizi in rete, siano essi erogati da pubbliche amministrazioni che da enti ed aziende private.

Di qui la necessità che il circuito di utilizzo della CIE assicuri a tutti i cittadini possessori della carta elettronica, qualunque siano le modalità di accesso ai servizi in rete che essi impiegano, elevati livelli di sicurezza e protezione dei propri dati sensibili, senza imporre specifici vincoli tecnologici che ne possano in qualche modo limitare l'utilizzo.

Obiettivo principale del progetto è, quindi, quello di realizzare una infrastruttura di supporto all'uso della CIE, in grado di assicurare l'interoperabilità delle funzioni di sicurezza verso i sistemi di rete e di servizio del nostro Paese.

In tal modo, secondo uno schema standard ed uniforme a livello nazionale, eventualmente estensibile agli altri progetti relativi a documenti di viaggio e di identificazione elettronici (permesso di soggiorno elettronico, passaporto), sarà possibile assicurare una modalità omogenea di identificazione dei cittadini:

- a fini di sicurezza, sul territorio nazionale,
- per l'accesso a luoghi protetti (badge),
- per l'accesso ad informazioni sensibili, attraverso servizi telematici.

Il tema dell'interoperabilità sicura dei sistemi nazionali di autenticazione dei cittadini è stato inserito, su iniziativa congiunta di questo Ministero e dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", nel programma di lavoro sull'e-Government nell'ambito del 6° Programma Quadro ed è confluito nell'ambito dello specifico programma IST, diventando una delle linee ufficiali di progetto.

L'interoperabilità delle infrastrutture nazionali per l'identificazione elettronica dei cittadini costituisce la tecnologia abilitante per l'accesso sicuro a servizi di livello-europeo, basati sull'identità personale e fruibili sulla rete, indipendentemente dalla posizione fisica di accesso, supportando, quindi, lo sviluppo del senso di cittadinanza



# Ministero dell'Interno

## Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali

### Direzione Centrale per i Servizi Demografici

europea e ponendo le basi infrastrutturali per consentire lo sviluppo di un mercato dei servizi di "e-administration" e "e-business".

Nel rilevare, a tale proposito, che l'Italia è all'avanguardia a livello internazionale sul tema dei documenti elettronici, si ricorda che:

-il progetto del permesso di soggiorno elettronico - PSE, è in avanzata fase di realizzazione;

-il progetto del Passaporto Elettronico ha già consentito di consegnare cinquemila passaporti al personale diplomatico;

-il progetto della CIE ha consentito di emettere oltre settecentomila carte elettroniche ed in tale contesto è stata inoltre impostata un'azione per garantirne l'interoperabilità con tutti i documenti di identità europei.

Nessun altro paese europeo ha finora emesso così tanti documenti di identità elettronici ed ha raggiunto il livello di consapevolezza e conoscenza delle problematiche normative, organizzative e tecnologiche che si presentano in un progetto di tale complessità.

## 2. Obiettivi e risultati attesi

Come già richiamato in premessa, l'obiettivo principale del progetto è la realizzazione di un'infrastruttura di supporto all'uso della CIE, in grado di assicurare l'interoperabilità delle funzioni di sicurezza verso i sistemi di rete e di servizio del nostro Paese.

Tale infrastruttura deve essere immediatamente disponibile per tutti i cittadini possessori di CIE, assicurando agli stessi, qualunque siano le modalità di accesso ai servizi in rete che essi utilizzino, funzioni di sicurezza e protezione dei propri dati sensibili, senza specifici vincoli tecnologici, che ne possano in qualche modo limitare l'impiego.

Le reti di riferimento sono quindi sia le reti pubbliche che le reti private del nostro Paese; su queste reti il circuito di utilizzo della CIE deve garantire, in tempo reale, i servizi di autenticazione e convalida delle credenziali associate a tali documenti elettronici.

L'infrastruttura di supporto all'uso della CIE è basata su un'architettura che prevede la presenza distribuita su base nazionale di un insieme di centri di autenticazione e convalida delle credenziali associate a tali documenti elettronici.

Tali centri, assicurando sicurezza e riservatezza per tutte le informazioni scambiate, consentiranno di verificare in tempo reale la validità delle credenziali di autenticazione in rete presenti nella CIE e negli altri documenti elettronici con cui è prevista l'interoperabilità.

Una pubblica amministrazione, centrale o locale, fornitrice di servizi in rete, potrà quindi accedere su rete al centro di autenticazione e convalida più vicino, per



# Ministero dell'Interno

## Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali

### Direzione Centrale per i Servizi Demografici

verificare la validità delle credenziali di un cittadino che abbia richiesto, tramite CIE, l'accesso ai servizi da essa erogati.

Il progetto prevede l'evoluzione dei servizi e delle infrastrutture di rete già disponibili presso il Centro Nazionale dei Servizi Demografici - CNSD, ed ha come obiettivo la realizzazione dell'infrastruttura di utilizzo della CIE, costituito dai seguenti tre sottosistemi principali che assicurano interoperabilità e sicurezza dei servizi offerti:

- Sottosistema di Vigilanza Informatica ("sistema di monitoraggio ed allarmi"), operativo sia a livello centrale che presso tutti i centri di autenticazione e convalida delle credenziali, che:

- consente di verificare di continuo i livelli di sicurezza e i livelli di servizio assicurati dal circuito di utilizzo
- supporta il Ministero e le Prefetture-UTG nello svolgimento delle loro funzioni istituzionali fornendo:
  - a) strumenti di individuazione di tentativi di violazione della sicurezza dell'infrastruttura di utilizzo della CIE;
  - b) strumenti di analisi dei livelli di qualità offerti;
  - c) strumenti di gestione di allarmi in merito all'uso improprio o fraudolento dei servizi offerti.

#### -Sottosistema periferico di autenticazione e convalida delle credenziali

- Costituito da un insieme di sistemi, attivi presso i centri di autenticazione e convalida delle credenziali, in grado di rispondere in tempo reale alle richieste di autenticazione e convalida delle credenziali provenienti dai fornitori di servizio sul territorio.

#### -Sottosistema centrale di autenticazione e convalida delle credenziali

- Operativo presso il Ministero dell'Interno - CNSD.
- Garantisce il corretto funzionamento di tutti i centri di autenticazione e convalida delle credenziali che costituiscono il corrispondente sottosistema periferico fornendo, in tempo reale, tutte le informazioni necessarie ad assicurare la correttezza e l'allineamento dei servizi di autenticazione e convalida delle credenziali, da questi ultimi erogati.

### **2.1. Sinergie con altre iniziative (progetti)**

Il progetto si prefigge, altresì, di rendere disponibile agli altri Stati Europei l'infrastruttura di autenticazione e convalida in rete delle credenziali, in grado di interagire, sulla base di un minimo insieme di standard comuni, con i circuiti di emissione ed uso dei documenti di identificazione elettronici da questi sviluppati, con particolare riferimento al permesso di soggiorno elettronico ed al passaporto elettronico.



# Ministero dell'Interno

Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali

Direzione Centrale per i Servizi Demografici

## 2.2. Risultati verso l'utenza finale

La realizzazione della infrastruttura prevista tende, altresì, a migliorare il sistema di garanzie dei cittadini quando accedono a servizi telematici, nonché a migliorare la protezione, in rete, dei dati sensibili dei cittadini ed a creare i presupposti per permettere ai cittadini italiani ed europei di poter utilizzare i propri documenti di identità elettronici anche in altri Paesi.

## 2.3. Risultati verso altri fornitori di servizi

Altri obiettivi perseguiti dal progetto sono, infine, quelli di:

- a) fornire un circuito sicuro per l'accesso ai servizi su base europea che garantisca la protezione dei dati sensibili ed assicuri la prevenzione di truffe e frodi ed, in particolare, la prevenzione del furto di identità.
- b) creare i presupposti per la creazione di un mercato italiano ed europeo per la diffusione di tecnologie sicure per l'accesso a servizi telematici mediante documenti di identità elettronici.

## 3. Tempi e Costi

I tempi di realizzazione del progetto sono valutati in trenta mesi solari.

I costi di realizzazione del progetto sono stati valutati considerando:

- l'attuale infrastruttura del Ministero dell'Interno presso il Centro Nazionale dei Servizi Demografici del Ministero dell'Interno in termini di sistemi centrali e connettività nazionale;
- la distribuzione a livello territoriale dei centri di autenticazione e convalida delle credenziali, necessari a rendere efficiente il sistema;
- l'attuale disponibilità dei servizi del sistema di Vigilanza Informatica ("sistema di monitoraggio ed allarmi") che, ai fini della realizzazione del progetto, necessita essenzialmente di evolvere le infrastrutture del CNSD, attualmente disponibili, nella direzione definita dal progetto.

A fronte di tali considerazioni il costo totale del progetto è di € 105.000.000,00 (euro centocinquemilioni/00), così ripartiti:

- Sottosistema centrale di autenticazione e convalida delle credenziali
  - o Costo: €35.000.000,00
- Sottosistema di Vigilanza Informatica ("sistema di monitoraggio ed allarmi")
  - o Costo: €30.000.000,00
- Sottosistema periferico di autenticazione e convalida delle credenziali
  - o Costo: €20.000.000,00



# *Ministero dell'Interno*

**Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali**  
Direzione Centrale per i Servizi Demografici

Sottosistema di interoperabilità dell'autenticazione e convalida in rete  
o. Costo: €20.000.000,00

Roma, 10 agosto 2005

PAGINA BIANCA

PICO – Piano per l’Innovazione, la Crescita e l’Occupazione

## Appendice B

### Contributi:

- a. Dipartimento per la Funzione Pubblica;
- b. Ministero per l’Istruzione, l’Università e la Ricerca;
- c. Ministero per le Attività Produttive;
- d. Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti;
- e. Dipartimento per l’Innovazione Tecnologica;
- f. Ministero per l’Ambiente e la Tutela del Territorio;
- g. Ministero per l’Economia e le Finanze –  
Dipartimento per le Politiche di Sviluppo;
- h. Conferenza delle Regioni e delle Province  
Autonome.

## **Contributo del Dipartimento della Funzione Pubblica al Piano Italiano per la Crescita e l'Occupazione**

### **IL CONTRIBUTO DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE ALLA STRATEGIA DI LISBONA: LA *HUMAN GOVERNANCE***

Il Ministro per la funzione pubblica Mario Baccini ha promosso, anche seguito dalla presentazione del Rapporto Kok di valutazione della realizzazione della Strategia di Lisbona, l'iniziativa italiana della "*Human Governance*", progetto che nasce col fine di assicurare la migliore realizzazione degli obiettivi di Lisbona di competitività, sviluppo e crescita promuovendo l'umanizzazione della pubblica amministrazione

La *Human Governance* vuole ridare centralità al rapporto Stato-cittadino rafforzando il valore e il significato dell'individuo nell'intero processo di *Governance*. Riferirsi alle "*pratiche migliori*" - e alla cosiddetta "*better regulation*" - significa non solo concentrarsi sull'attuazione "tecnica" di alcune pratiche amministrative ma anche fare riferimento costante a quei principi e a quei valori - come appunto il rispetto della persona umana - che costituiscono il presupposto per il raggiungimento del bene comune e della democrazia. In termini concreti : il rilascio di un documento, l'esame di un *dossier* e la sua evasione da parte delle Amministrazioni interessate, oltre ad essere segno di efficienza, devono diventare ed essere anche strumento ed indice della democrazia di un Paese.

Inoltre, la *Human Governance* si propone di rafforzare nei cittadini europei la consapevolezza di appartenere ad uno "*Spazio amministrativo europeo*", sottolineando l'importanza delle politiche di innovazione amministrativa per uno sviluppo economico e sociale sostenibile dell'Europa.

Questo progetto ha trovato un'accoglienza entusiastica in importanti fori internazionali come il VI *Global Forum* di Seoul o ancora la riunione dei Ministri europei responsabili per la Funzione Pubblica di Lussemburgo che ha inserito il principio della *Human Governance* nella risoluzione finale oltre che tra gli obiettivi del Programma a medio termine 2006 - 2007. Anche la Finlandia, Paese che avrà la Presidenza dell'Unione Europea nel 2006, ha espresso pieno sostegno all'iniziativa italiana sulla *Human Governance* auspicando che sia discussa nei prossimi incontri europei.