SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. CLXIV
n. 36

RELAZIONE

SULLO STATO DELLA SPESA, SULL'EFFICACIA NELL'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE E SUL GRADO DI EFFICIENZA DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA SVOLTA DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CORREDATA DAL RAPPORTO SULL'ATTIVITÀ DI ANALISI E REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO

(Anno 2014)

*(Articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, e articolo 9, comma 1-*ter*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2)*

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(DELRIO)

Comunicata alla Presidenza il 31 dicembre 2015

PAGINA BIANCA

INDICE

Premessa

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione

3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane

4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni programmi. Risultati conseguiti

Priorità politica 1 – "Sicurezza"

Priorità politica 2 – "Sviluppo delle infrastrutture"

Priorità politica 3 – "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti"

Priorità politica 4 – "Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero"

Tav. 1

Tav. 2

Tav. 3

Tav. 4

Tav. 5

Allegati

PAGINA BIANCA

Premessa

Ai sensi dell'art. 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dall'art. 10 della legge 4 marzo 2009, n. 15, ciascun Ministro, entro il 15 giugno di ogni anno, trasmette alle Camere, per l'esame delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per profili di coerenza ordinamentale e finanziaria, una relazione, in ordine all'anno precedente, sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse nelle amministrazioni di rispettiva competenza e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta, con riferimento alle missioni e ai programmi in cui si articola il bilancio.

Dette relazioni sono predisposte sulla base di un'istruttoria effettuata dagli Organismi indipendenti di valutazione della performance, secondo le Linee di indirizzo fornite, ai sensi del richiamato art. 3, comma 69, dall'ex Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato. Come è noto il suddetto Comitato è stato soppresso in base a quanto disposto dall'articolo 19, comma 14 e 14-bis del D.L. 24 giugno 2014, n. 90, convertito in legge 11 agosto 2014, n. 114 e le funzioni di supporto dell'autorità politica delegata per il coordinamento in materia di controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato sono state attribuite all'Ufficio per il programma di Governo della Presidenza del Consiglio dei Ministri.
Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate Linee di indirizzo, gli esiti dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2014, con particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli ed ai risultati raggiunti.

Inoltre, come richiesto dalla Ragioneria generale dello Stato, con circolare n. 38/2010, attuativa del decreto legge n. 185/2008, art. 9, commi 1-*ter* e 1-*quater* e del decreto legge n. 78/2009, art. 9, comma 1, lettera a), punto3), è allegato il Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio allo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle risorse ed evitare la formazione di nuove situazioni debitorie (Allegato n. 1).

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche realizzate nell'anno 2014, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state determinate con l'atto di indirizzo ministeriale 8 agosto 2013 n. 305/3.3/OIV (Allegato n. 2).

Priorità politica 1 – "Sicurezza"

Priorità politica 2 – "Sviluppo delle infrastrutture"

Priorità politica 3 – "Incremento di efficienza del sistema dei trasporti"

Priorità politica 4 – "Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero"

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione

Le missioni ed i programmi dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture dei trasporti per l'anno 2014, con l'indicazione delle connesse attività, sono illustrate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tavola 1 (pag. 46), desunto dal documento "*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2014*", elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato

3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato riorganizzato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135"*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale, n. 105 del 8 maggio 2014.

Nel mantenere l'assetto basato sui due dipartimenti, la nuova organizzazione ha operato modifiche e riduzioni delle strutture ministeriali: le direzioni generali centrali sono passate da 18 a 16 e le direzioni generali periferiche da 14 a 11. Nel particolare, di seguito si illustrano le principali modifiche:

- accorpamento della Direzione generale porti con la Direzione generale trasporto marittimo e per vie d'acque interne;
- incorporazione della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture all'interno della Direzione generale per le infrastrutture stradali;
- incorporazione della Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie nella Direzione generale per il trasporto ferroviario;
- istituzione della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali (già SVCA, "Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali" istituita con decreto ministeriale 1 ottobre 2012, n. 341, registrato alla Corte dei Conti l'8 ottobre 2012, Reg. 13, Fog. 293, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14. In tale struttura sono confluite *ex lege* le

risorse finanziarie, umane e strumentali già di pertinenza del soppresso Ispettorato di vigilanza delle concessionarie autostradali, ai sensi dell'articolo 36, comma 5, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111);

- soppressione dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari a seguito dell'istituzione dell'Autorità di regolazione dei traporti ;
- riduzione dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche da 9 a 7;
- riduzione delle Direzioni generali territoriali da 5 a 4;
- riduzione delle Sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici da 5 a 3.

I due Dipartimenti che, ai sensi del D.P.C.M. n. 72/2014, assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42 del d.lgs 30 luglio 1999, n. 300, e nei quali sono incardinati gli Uffici dirigenziali di livello generale, assumono le denominazioni di:

- Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;
- Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

A livello centrale, in ciascuno dei due Dipartimenti sono incardinate otto Direzioni Generali, mentre, a livello decentrato e periferico, sono funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e sono dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, quattro Direzioni Generali Territoriali.

Nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, opera, inoltre, il Comitato centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, il quale esercita le funzioni di competenza, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Nell'assetto organizzativo del Ministero sono, altresì, incardinati:

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72; il Corpo delle Capitanerie di Porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della Navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, che svolge attività di consulenza facoltativa per le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. Il Consiglio superiore, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa che ne assicurano indipendenza di giudizio e di valutazione.

Operano, inoltre, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- la Struttura tecnica di missione, istituita ai sensi dell'articolo 163, lett. b), del d.lgs n. 163/2006 e successive modificazioni, che ha il compito di dare impulso alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e di supportare la vigilanza sulla loro realizzazione;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 144/1999, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla

programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;

- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, cui sono attribuiti i compiti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi.

I Dipartimenti, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, insieme con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, costituiscono Centri di Responsabilità del Ministero, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 79.

Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione	*CDR n. 1*
Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici	*CDR n. 2*
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale	*CDR n. 3*
Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto	*CDR n. 4*
Consiglio superiore dei lavori pubblici	*CDR n. 5*

Con D.M. 4 agosto 2014, n. 346, registrato alla Corte dei Conti il 12 settembre 2014, adottato in attuazione di quanto previsto dal citato D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, si è provveduto alla rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale.

Per quanto sopra, nel corso del 2014 la struttura ministeriale è passata, dalla vecchia alla nuova organizzazione, assumendo una configurazione intermedia nella quale i nuovi uffici di primo livello (di cui al D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72) hanno coordinato gli uffici di secondo livello preesistenti. Tale circostanza è stata generata dalla sequenza temporale di emanazione e di entrata in vigore dei provvedimenti di organizzazione (D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, pubblicato in GU Serie Ordinaria n. 105 del 08/05/2014 ed entrato in vigore il 23 maggio 2014 e D.M. 4 agosto 2014, n. 346 pubblicato in GU Serie Ordinaria n. 297 del 23/12/2014 ed entrato in vigore il 21 febbraio 2015).

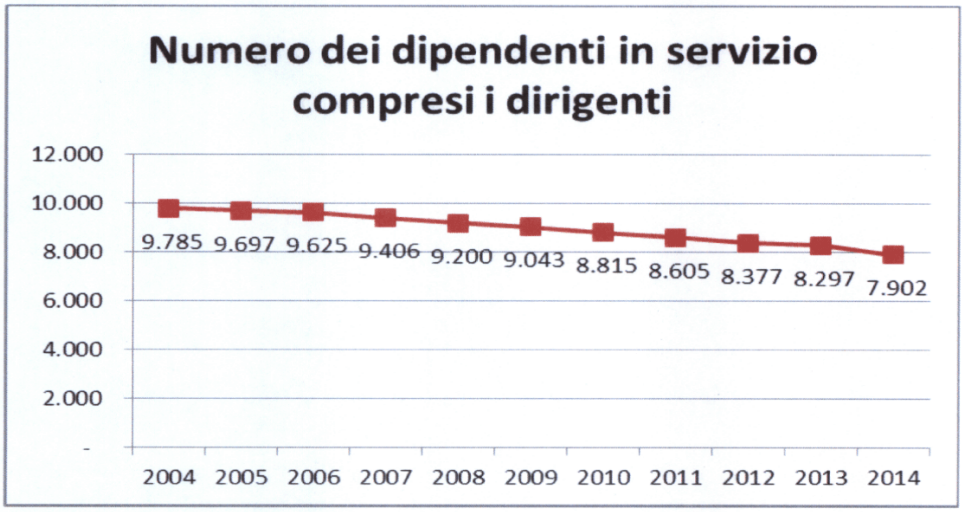
Tale mutamento organizzativo ha reso necessario un adeguamento della direttiva generale per l'attività amministrativa, come illustrato nel successivo paragrafo 4.

La **dotazione organica** del dicastero, illustrata nella seguente tabella, è stata definita, da ultimo, con **D.P.C.M. del 30 settembre 2014**, in attuazione delle riduzioni imposte dalle disposizioni legislative susseguitesi nel corso degli ultimi anni.

Organici personale	DPCM 30.09.2014
Dirigente I fascia	39
Dirigente II fascia	195
Totale dirigenti	*234*
Area III	2.634
Area II	4.619
Area I	507
Totale Aree	*7.760*
Totale Generale	***7.994***

Quanto ai presenti in servizio, di seguito vengono illustrati i dati presentati nel conto annuale per gli anni dal 2004 al 2014.

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2004	9.785		
2005	9.697	-88	-0,90
2006	9.625	-72	-0,74
2007	9.406	-219	-2,28
2008	9.200	-206	-2,19
2009	9.043	-157	-1,71
2010	8.815	-228	-2,52
2011	8.605	-210	-2,38
2012	8.377	-228	-2,65
2013	8.297	-80	-0,95
2014	7.902	-395	-4,76



Va evidenziato che questo marcato trend riduttivo è visibile anche negli anni 2012 e 2013, malgrado in tali anni si siano verificati i nuovi arrivi di personale derivanti dalle assunzioni per il progetto ricostruzione Abruzzo (n. 100 unità) e dalla mobilità del personale dell'ex l'Ispettorato di Vigilanza delle Concessionarie Autostradali dell'ANAS S.p.a., pari a circa 120 unità.

Al riguardo si allegano:

- relativamente al personale civile, il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero, nonché del personale presente in servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nell'anno 2014 (Tavola 2, pag. 49);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l'indicazione della retribuzione media (Tavola 3, pag. 50).

4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti.

Con il decreto ministeriale n. 472 del 31 dicembre 2013, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2014, con la quale il Ministro, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 286/1999, degli articoli 4 e 14 del decreto legislativo n. 165/2001, e dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 150/2009, ha individuato gli obiettivi strategici ed operativi da realizzare nei settori di competenza del Ministero, unitamente alle risorse finanziarie, umane e strumentali assegnate a tal fine, nonché per l'ordinaria attività istituzionale, alle strutture di pertinenza.

A seguito dell'entrata in vigore del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, in data 23 maggio 2014, l'ex *Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale* è stato sostituito dal *Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici* e l'ex *Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici* è stato sostituito dal *Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale* con conseguente mutata distribuzione di competenza tra i due Centri di responsabilità amministrativa.
Tale variazione di competenze ha reso necessario l'adeguamento nell'attribuzione degli obiettivi strategici ed operativi, individuati dalla direttiva del 31 dicembre 2013, n. 472, alla nuova articolazione ministeriale prevista dal citato D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72.

Per quanto sopra il Ministro pro-tempore, con il decreto ministeriale n. 342 del 31 luglio 2014, tenuto conto del nuovo assetto organizzativo disegnato dal D.P.C.M. n. 72/2014 ha fissato, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dall'atto di indirizzo, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno 2014, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.

Nella Tavola 4 (pag. 51) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni e i programmi e, nella Tavola 5 (pag. 54), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziate, impegnate e spese nell'anno 2014, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2013 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2015 e il 2016. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2013 e il 2014, da tabelle fornite dall'Ufficio centrale di bilancio;
- per il 2015 e il 2016 dal bilancio di previsione delle Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2014 con quelli dell'esercizio finanziario 2013, oltre a confermare i livelli di stanziamento derivanti dalle notevoli riduzioni effettuate negli esercizi precedenti, evidenzia che:

- la missione "L'Italia in Europa e nel mondo", registra una notevole diminuzione rispetto all'importo stanziato nel 2013, passando da 100 milioni di Euro a 192 mila Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente del 99%;
- la missione "Ordine pubblico e sicurezza", registra una diminuzione di 6 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente dello 0,80%;

- la missione "Diritto alla mobilità", registra una diminuzione di 322 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente del 4,13%;
- la missione "Infrastrutture pubbliche e logistica", registra un aumento di 367 milioni di Euro, corrispondente ad un incremento rispetto all'anno precedente di circa l'8%;
- la missione "Ricerca e innovazione", registra un aumento di 131 mila Euro, corrispondente ad un incremento rispetto all'anno precedente di circa il 3%;
- la missione "Casa e assetto urbanistico", registra un aumento di 32 milioni di Euro, corrispondente ad un incremento rispetto all'anno precedente di circa l'11%;
- la missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche", registra una diminuzione di 12 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente del 12%;
- la missione "Fondi da ripartire", registra una diminuzione di circa 2 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente del 34%.

Con riferimento agli stanziamenti, il 2014 registra un decremento nella dotazione finanziaria complessiva di circa 43 milioni di Euro rispetto al 2013, corrispondente ad una riduzione dello 0,31%. Le uniche Missioni che vedono incrementare gli stanziamenti rispetto all'anno precedente sono "Infrastrutture pubbliche e logistica", "Ricerca e innovazione" e "Casa e assetto urbanistico".

In merito ai risultati conseguiti mediante le attività rivolte alla realizzazione delle priorità politiche e al raggiungimento dei relativi obiettivi strategici, in connessione con le specifiche missioni e i programmi del bilancio, si fa presente quanto segue.

Priorità politica 1 "Sicurezza"

Obiettivi strategici correlati:

✓ ***Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri***

Tale obiettivo è collegato, nell'ambito delle missioni *13 "Diritto alla mobilità"* e *32 "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche"*, ai corrispondenti programmi *13.1 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"* e *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"* con riferimento alla sicurezza del trasporto stradale, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"*, al programma *14.5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici"* con riferimento alla sicurezza delle dighe ed al programma *14.10 "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità"* con riferimento agli interventi relativi agli edifici scolastici.

Quanto alla ***sicurezza sulle opere di sbarramento***, il Ministero, ai fini della tutela della pubblica incolumità, approva i progetti delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore al 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito dall'invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari e accessorie. Provvede, inoltre, alla vigilanza sulla costruzione delle dighe di competenza e sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari. Al dicastero è, altresì, affidato il compito di predisporre la normativa tecnica in materia di dighe.

L'attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n. 1363 *"Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l'esercizio delle dighe di ritenuta"* nonché, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal D.M. LL.PP. 24 marzo 1982.

L'obiettivo 2014 ha previsto specifici target per le attività di approvazione dei progetti, per la vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena, ed esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari con analisi e confronto delle serie storiche. Da tale obiettivo sono scaturite le seguenti azioni:

- visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, per un totale di 517 dighe;
- visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione, per un totale di 517 dighe;
- esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari;
- esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari.

I risultati dell'attività svolta nel 2014 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio	1.034
visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione	1.034
esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari	324
esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari	967

Quanto alla ***messa in sicurezza degli edifici scolastici***, si rileva che il Piano scuole risulta tra i principali programmi di edilizia statale e coinvolge le strutture centrali e periferiche del Ministero.
Le modalità di attuazione del *Programma stralcio di riduzione della vulnerabilità anche non strutturale degli edifici scolastici*, sono definite dalla Delibera CIPE n. 32 del 13 maggio 2010. Sulla base delle Convenzioni Stato-Ente, relative ad ogni singolo intervento inserito nel programma, il Ministero eroga i finanziamenti solo successivamente: alla verifica tecnico-amministrativa del progetto definitivo, predisposto dagli enti proprietari degli istituti scolastici, a sopralluoghi in corso d'opera di verifica dello stato di avanzamento dei lavori e, ad ultimazione degli stessi, dopo la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.
In particolare, l'articolazione generale del processo è suddivisa nelle seguenti fasi principali:

1. verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento;
2. verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni;
3. monitoraggio di avanzamento dei progetti;
4. verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente.

Nella consapevolezza dell'importanza di accelerare il più possibile la realizzazione si è ritenuto di dare la possibilità agli Enti locali sprovvisti di adeguato ed idoneo personale di potersi avvalere, per le attività di stazione appaltante, dei locali Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche.

In concreto gli Enti beneficiari, sulla base delle informazioni acquisite attraverso le verifiche tecniche previste dalla Intesa del 28 gennaio 2009 contenente gli "*indirizzi per prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali negli edifici scolastici*", redigono, eventualmente avvalendosi delle strutture dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, il progetto dei lavori necessari a risolvere le vulnerabilità emerse e provvedono a sottoporlo alla valutazione tecnica dei rispettivi Comitati Tecnici Amministrativi.

Parallelamente alla predisposizione del progetto gli Enti, acquisito il CUP, sottoscrivono con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca l'apposita convenzione redatta sulla base dello schema contenuto nella citata delibera CIPE n.32 del 13 maggio 2010. Detta convenzione, previa registrazione e visto della Corte dei Conti, regolerà i successivi impegni delle Amministrazioni sottoscrittrici.

Nel corso del 2014, a fronte di 486 richieste dagli Enti locali di messa in sicurezza degli edifici scolastici sono stati emessi 455 pareri ed effettuati 601 sopralluoghi presso gli edifici scolastici. Nel secondo semestre 2014, a seguito della chiusura dell'anno scolastico e al concomitante inizio dei lavori, ha assunto maggiore rilevanza l'attività correlata alla erogazione delle risorse finanziarie in relazione alla quale sono state concluse 1.165 istruttorie per l'erogazione dei contributi, a fronte di 1.274 istanze, facendo rilevare il raggiungimento di tale fase dell'obiettivo al 91% ben oltre il valore programmato all'80%.

L'***analisi tecnica delle tratte a maggior rischio della rete stradale di interesse nazionale*** ha permesso di definire un programma straordinario di interventi per il miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture stradali.
I tecnici della competente direzione generale, coadiuvati dai provveditorati interregionali alle opere pubbliche territorialmente interessati, dall'analisi dei dati sull'incidentalità disponibili nella banca dati ACI-ISTAT, alimentata da Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri, hanno individuato le tratte a maggior rischio determinandone successivamente le cause attraverso opportune verifiche tecniche e sopralluoghi. Ciò ha permesso di redigere un fascicolo contenente l'elenco dei tratti stradali interessati con l'indicazione, per ciascuno, degli interventi ritenuti idonei a ristabilire gli adeguati livelli di sicurezza. L'ultima fase di questa linea di attività ha riguardato la predisposizione del programma finale con la definizione dei fabbisogni finanziari e dei cronoprogrammi per la realizzazione degli interventi.

Nell'ambito della sicurezza legata anche a modalità di trasporto diverse da quella stradale, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2014, nell'attività di ***raccolta e di elaborazione statistica dei dati disponibili sull'incidentalità nei trasporti***. I dati elementari di base sono stati acquisiti dall'Istituto Nazionale di Statistica, dallo stesso dicastero - Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo. Le elaborazioni e la relazione finale, prodotta alla fine del 2014 e pubblicata sul sito istituzionale, illustrano l'evoluzione dell'incidentalità nei trasporti a livello territoriale.
Queste informazioni risultano assai utili a livello decisionale per il supporto che forniscono in sede di scelte strategiche volte al miglioramento della sicurezza nei trasporti. La relazione e le informazioni di sintesi prodotte sono diffuse con il l'annuale Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

✓ ***Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti***

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.1 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"*, al programma *13.2 "Autotrasporto ed intermodalità"* ed al programma *13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*.

Con riferimento alla ***sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad "impianti fissi"***, ai sensi del D.P.R. 753/80, le competenze del Ministero riguardano le verifiche finalizzate al rilascio del Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3 DPR 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 D.P.R. 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del Nulla Osta tecnico all'apertura all'esercizio degli impianti e del materiale rotabile; analoghi compiti sono previsti in fase di esercizio attraverso verifiche periodiche.
Gli adempimenti richiamati riguardano un complesso rilevante di sistemi di trasporto nel *"settore del trasporto urbano"* (filovie, tramvie, metropolitane e relativo materiale rotabile, nonché ascensori, tappeti mobili e scale mobili in servizio pubblico), nel *"settore degli impianti a fune"* (sciovie, seggiovie, funivie funicolari), nel *"settore del trasporto ferroviario regionale"* sulle reti non interconnesse alla rete nazionale (e relativo materiale rotabile) e, transitoriamente, anche per il trasporto ferroviario regionale sulle reti interconnesse nelle more della assunzione di competenza da parte della Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria (ANSF).
La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (metropolitana di Torino, linea C di Roma, Milano M4, M5, metro Brescia) che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare certezza di risultato nella fase di rilascio del Nulla Osta tecnico per l'apertura dell'esercizio.
Per questi casi, in analogia a similari esperienze condotte all'estero, la Direzione generale competente istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire la fase di sviluppo dell'opera, dall'approvazione del progetto definitivo alla fase di messa in esercizio dell'impianto, previo svolgimento delle verifiche e prove previste ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 753/80.
In particolare l'obiettivo ha riguardato l'esecuzione di verifiche e prove tecniche presso gli esercenti di pubblici servizi di trasporto, per l'attivazione o riattivazione in sicurezza di impianti e materiale rotabile in ognuno dei settori di interesse.

Quanto alla ***sicurezza del trasporto stradale***, il Ministero, tra le varie attività ed iniziative, collabora con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno per la programmazione ed effettuazione dei ***controlli su strada*** finalizzati al miglioramento del livello di sicurezza ed a fornire maggiori standard per l'equilibrio del mercato dell'autotrasporto.
Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l'ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei *"controlli integrati"*, riguardanti:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- il controllo sui conducenti di veicoli industriali, volto a verificarne la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;

- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'attività di controllo è pianificata a livello centrale, in stretta collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno, in otto giornate ogni mese.
L'obiettivo, per il 2014, ha previsto 15 operazioni trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese; mettendo in campo contestualmente e per più giorni di seguito tutti i CMR disponibili e gli altri tipi di dispositivi di controllo. In ogni giornata è stato coinvolto un numero di pattuglie variabile in relazione alla disponibilità dei CMR.
I risultati dell'attività di controllo svolta nel 2014 si possono così riassumere:

ATTIVITA'	*2.013*	*2.014*	*VARIAZIONE RISPETTO AL 2013*
servizi effettuati	2.200	2.227	1,23
veicoli controllati nei servizi congiunti	29.870	29.060	-2,71
veicoli controllati con i CMR	26.033	27.345	5,04
di cui controlli su veicoli italiani	21.820	21.708	-0,51
di cui controlli su veicoli stranieri	8.050	7.352	-8,67
infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	27.603	26.307	-4,70

Oltre alle operazioni concertate, le Direzioni generali territoriali - DGT in ambito periferico d'intesa con i Compartimenti della Polizia Stradale e le altre Forze di Polizia, hanno programmato mensilmente e realizzato ulteriori dispositivi di controllo congiunto. Inoltre, in attuazione della Direttiva n. 1 del 2013 del Capo Dipartimento, che prevede – in collaborazione con la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale – la partecipazione di unità della Sede centrale al fine di ampliare e ottimizzare, anche con scopi didattici ed addestrativi, l'attività di controllo sui veicoli commerciali, è stato avviato un piano di interventi. L'intera attività di controllo è stata costantemente monitorata e mensilmente analizzata con elaborazioni statistiche.
Dall'analisi, si registra per il 2014 un lieve calo dell'attività di controllo rispetto al 2013, i veicoli controllati nei servizi congiunti sono scesi del 3% , ciò è dovuto in parte ai maggiori impegni istituzionali degli agenti di Polizia Stradale per il semestre italiano di Presidenza del Consiglio dell'Unione Europea.
Si conferma invece l'incremento dei controlli compiuti con i CMR che sono cresciuti del 5%.

✓ ***Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"*.

L'obiettivo per il miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo è stato perseguito attraverso il controllo, presso i siti dei cantieri navali, dell'applicazione delle disposizioni normative in materia di igiene e sicurezza del lavoro, con l'intento di verificare altresì l'eventuale sussistenza di siti produttivi

attrezzati o attrezzabili per cogliere le opportunità offerte dalle ***normative internazionali - convenzione IMO e di Hong Kong 2009 - e comunitarie per il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente***.
Sono stati effettuati 10 sopralluoghi presso i siti dei cantieri per l'acquisizione di informazioni tecniche e procedurali sulle attività di manutenzione, riparazione e trasformazione navale e sull'eventuale prospettiva di un'estensione della loro produzione alle attività di demolizione navale, da svolgersi con le più stringenti modalità operative imposte dalla predetta Convenzione e dal Regolamento U.E. n. 1257/2013. In Italia, pur non essendoci realtà cantieristiche navali dedicate esclusivamente alla demolizione navale, sono presenti alcuni cantieri dediti alle attività di manutenzione, trasformazione e riparazione navale che operano su materiali da smaltire o riciclare in modo sicuro e compatibile con l'ambiente. Tenuto conto di quanto sopra e dell'acquisizione di ogni utile elemento conoscitivo anche per quanto riguarda la situazione lavorativa dei cantieri, si è provveduto ad individuare l'Autorità Marittima competente (e/o Autorità Portuale), la ASL competente, nonché ad acquisire la stima delle spese e dei costi sostenuti dai cantieri (negli ultimi tre anni) per adeguamenti strutturali e/o a normative legislative, ad esempio, impiego dei chimici del porto, delle guardie ai fuochi, se le attività non vengono svolte in auto-produzione, i corsi di addestramento dedicati al personale, i corsi di aggiornamento sulla sicurezza ,ecc.... I 10 sopralluoghi effettuati hanno consentito di operare una verifica sul territorio circa le potenzialità di eventuali strutture cantieristiche di tornare sul segmento produttivo della demolizione navale, dopo che, negli ultimi decenni, le imprese italiane hanno dovuto forzatamente abbandonare detta attività a causa dell'insostenibile concorrenza di Paesi con costi di produzione decisamente più bassi e meno rispettosi delle normative a tutela dell'ambiente. Sono stati curati i contatti anche con due Autorità portuali in ragione del ruolo che esse svolgono in materia di regolamentazione delle attività industriali che si svolgono nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza.
Gli accertamenti effettuati nel corso delle varie visite conoscitive hanno offerto un quadro dettagliato ed esauriente delle attuali dotazioni impiantistiche, dei programmi di sviluppo aziendale, dell'organizzazione dei profili di igiene e sicurezza del lavoro dei siti produttivi visitati, nonché delle criticità operative riscontrate dagli operatori del settore. I sopralluoghi hanno così consentito di verificare il sostanziale rispetto delle disposizioni in materia di igiene e sicurezza del lavoro relative alle attività di manutenzione, riparazione e trasformazione navale attualmente effettuate nei predetti siti. E' sostanzialmente emerso altresì che, qualora le realtà produttive in questione volessero, sussistendone i presupposti di mercato, orientarsi verso un'estensione delle loro attività alla demolizione navale, occorrerebbero ulteriori significativi investimenti sia in impianti sia in personale specializzato, il che, soprattutto nell'attuale congiuntura economica, sarebbe possibile solo se fossero disponibili forti incentivi di parte pubblica (peraltro difficilmente giustificabili a livello comunitario). Dal che si evince che il dumping socio-ambientale messo in atto da altri Paesi, quali la Slovenia, la Croazia, la Turchia, il Bangladesh ed altri Stati dell'Asia, continua a rendere più attrattive le realtà industriali di tali Paesi per un'attività a non elevato valore aggiunto qual è la demolizione delle navi. E' emersa altresì dai sopralluoghi una diffusa esigenza di sburocratizzazione e semplificazione delle normative vigenti, di cui occorrerà tener conto nelle sedi opportune.

- ✓ ***Nuovo Regolamento europeo sui prodotti da costruzione: controlli dei requisiti dei prodotti da costruzione***
- ✓ ***Attività di vigilanza sui prodotti da costruzione per uso strutturale***
- ✓ ***Semplificazione delle procedure amministrative per la sicurezza delle dighe***
- ✓ ***Messa in sicurezza delle costruzioni di competenza del Ministero***

Tali obiettivi risultano collegati alla missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"* e afferiscono al programma *14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni"*, attività volta alla consulenza tecnico–scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio superiore dei lavoro pubblici.

Per l'obiettivo strategico "*Nuovo Regolamento europeo sui prodotti da costruzione: controlli dei requisiti dei prodotti da costruzione*" il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha predisposto ed avviato una piattaforma tecnologica informatica (http://sicurnet2.cslp.it/) sulla quale sono pubblicati le autorizzazioni e gli attestati rilasciati dal Servizio tecnico centrale-STC nell'ambito dell'attività istituzionale svolta. L'archivio informatico, aggiornato periodicamente, fornisce un efficace ed agevole strumento di conoscenza dei dati disponibili per gli operatori del settore delle costruzioni, finalizzato anche al corretto monitoraggio delle attestazioni di qualificazione rilasciate ed alla vigilanza sui prodotti ed elementi da costruzione per uso strutturale.

Riguardo l'"*Attività di vigilanza sui prodotti da costruzione per uso strutturale*" il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha avviato la pubblicazione periodica sul sito istituzionale di rapporti informativi delle attività coordinate dall'Osservatorio sul calcestruzzo in merito alle problematiche inerenti la produzione del calcestruzzo preconfezionato. Rendere accessibili le informazioni sui risultati dell'attività di controllo e vigilanza svolte dall'Osservatorio sul calcestruzzo a tutti gli utenti interessati, soprattutto agli enti locali, consente agli stessi di adottare le azioni necessarie al superamento delle criticità segnalate.

Il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico "*Semplificazione delle procedure amministrative per la sicurezza delle dighe*" ha prodotto un apposito "Rapporto ricognitivo sulle procedure autorizzative per l'esecuzione dei lavori sulle dighe", mirato a fornire un organico inquadramento dell'intero processo per la messa in sicurezza delle dighe, evidenziando le problematiche derivanti dalla eterogeneità e molteplicità delle procedure amministrative settoriali, frammentate tra Stato ed Enti territoriali a causa di competenze istituzionali stratificatesi nel tempo in modo non sempre organico. Superare tali criticità rappresenta un obiettivo di notevole ricaduta sociale che investe i concessionari e gli enti gestori.

Infine, il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell'obiettivo strategico "*Messa in sicurezza delle costruzioni di competenza del Ministero*" ha redatto apposite Linee Guida indicanti le priorità per la messa in sicurezza degli edifici scolastici pubblici, fornendo un organico inquadramento dei criteri di miglioramento della sicurezza nei confronti degli eventi sismici, con specifico riferimento alla messa in sicurezza ed alla corretta manutenzione delle strutture e degli elementi non strutturali presenti.

✓ ***Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo***

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *7 "Ordine pubblico e sicurezza"*, al programma *7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"* ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

L'obiettivo strategico è articolato in complessivi cinque obiettivi operativi. Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d'azione) dalle quali, "a cascata", discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha assegnato ai Comandi del Corpo distribuiti sul territorio, per l'aspetto tipicamente operativo ed ai Reparti e Uffici del Comando generale, per quegli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale.
In relazione al prioritario obiettivo di ***assicurare efficienza e prontezza operativa*** nell' attività di ***ricerca, soccorso ed assistenza in mare (S.A.R.)***, nell'ambito dell'organizzazione definita dalla Convenzione di Amburgo 1979, sono state poste in essere, con riferimento alle previste fasi operative ed in funzione dei fondi disponibili, tutte le possibili iniziative volte a:

- manutenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio, anche al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo.

Inoltre, per mantenere una costante **preparazione professionale specialistica** del personale dedicato al delicato settore, sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e pure a livello internazionale con il coordinamento della Centrale operativa del Comando Generale, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza. Ciò, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.
Sono state effettuate ***5.267* missioni di addestramento** da parte dei mezzi navali (*4.910* nel 2013, *4.662* nel 2012, *5.865* nel 2011 e *9.858* nel 2010) che, in aumento rispetto all'anno precedente, configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno, con un indice di efficacia di **1,12.**

Per l'impiego nei vari settori tecnico-operativi, sono stati realizzati molteplici corsi di specializzazione che hanno interessato ***949*** militari, a fronte dei 1.162 previsti. La diminuzione dei fondi sul capitolo 2143 ha determinato il mancato raggiungimento dell'obiettivo programmato e, in particolare, la contrazione dei corsi destinati al personale da impiegare nel settore ambiente-pesca (154 partecipanti a fronte dei previsti 439).

L'esame degli indici di efficacia monitorati dal controllo di gestione, relativamente alla fase concernente la **disponibilità operativa dei mezzi aeronavali e terrestri** della Guardia costiera, fa registrare una media di ***282*** giorni di disponibilità (su *285* previsti). Nel dettaglio:

- **mezzi navali** - obiettivo realizzato: ***310*** giorni di disponibilità operativa (prefissato *290* giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,07;
- **mezzi aerei** - obiettivo realizzato: ***197*** giorni di disponibilità operativa (prefissato *230* giorni). Indice di efficacia raggiunto: 0,85;
- **mezzi terrestri** - obiettivo realizzato: ***339*** giorni di disponibilità operativa (prefissato *330* giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,03;

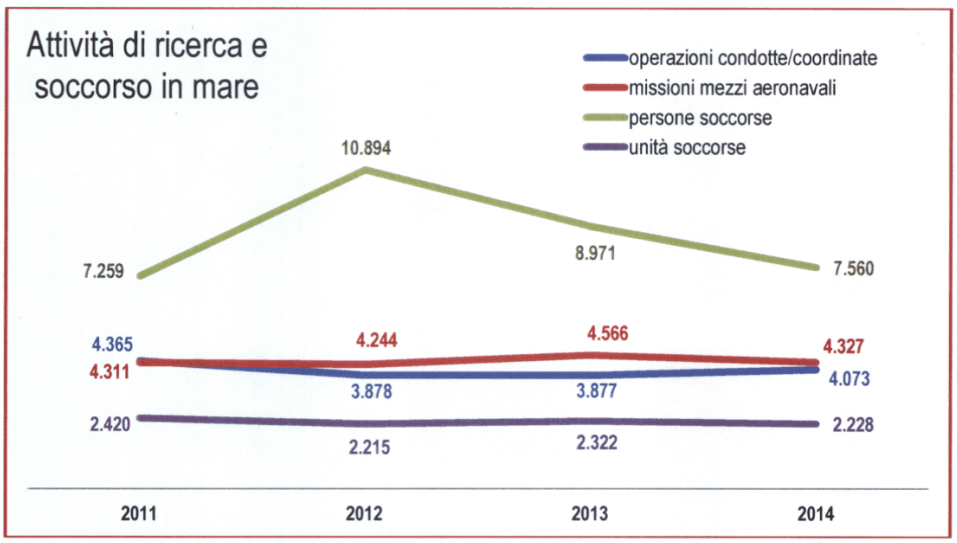
Ovviamente, la carenza di idonee risorse finanziarie destinate all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria di tutta la componente operativa della Guardia Costiera, ha imposto di privilegiare il mantenimento in efficienza e l'esercizio dei mezzi navali e

terrestri, sacrificando la componente più costosa, quella aerea, sottoponendola ad un forzato periodo di indisponibilità per sopperire ai tagli delle manovre di contenimento della spesa. Si considera, comunque, raggiunto l'obiettivo programmato (indice di efficacia medio nazionale: **0,99**).
Dal punto di vista prettamente operativo, esclusa l'attività inerente il fenomeno immigratorio di cui si tratterà successivamente, la gestione delle **sale operative** delle Capitanerie di porto e degli uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C. – *Maritime Rescue Sub Center* – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha riguardato:

- ***4.073*** operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- ***4.327*** missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali;
- ***7.560*** persone soccorse e/o assistite;
- ***2.228*** unità da traffico, da pesca e da diporto soccorse/assistite;
- ***162.286*** miglia percorse dalle motovedette, per ricerca e soccorso;
- ***698*** ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R. ricerca e soccorso;
- ***315*** missioni aeronavali per trasporto ammalati e traumatizzati;
- ***416*** persone decedute, di cui 74 in attività subacquea, 40 per sinistri marittimi e 92 per balneazione.

Dal sottostante ***Grafico A*** è desumibile, con riferimento agli ultimi anni, l'andamento pressoché costante dell'attività in parola, eccezion fatta per il numero di persone soccorse nel 2012 che, come noto, include anche i numerosi naufraghi della M/N Concordia.

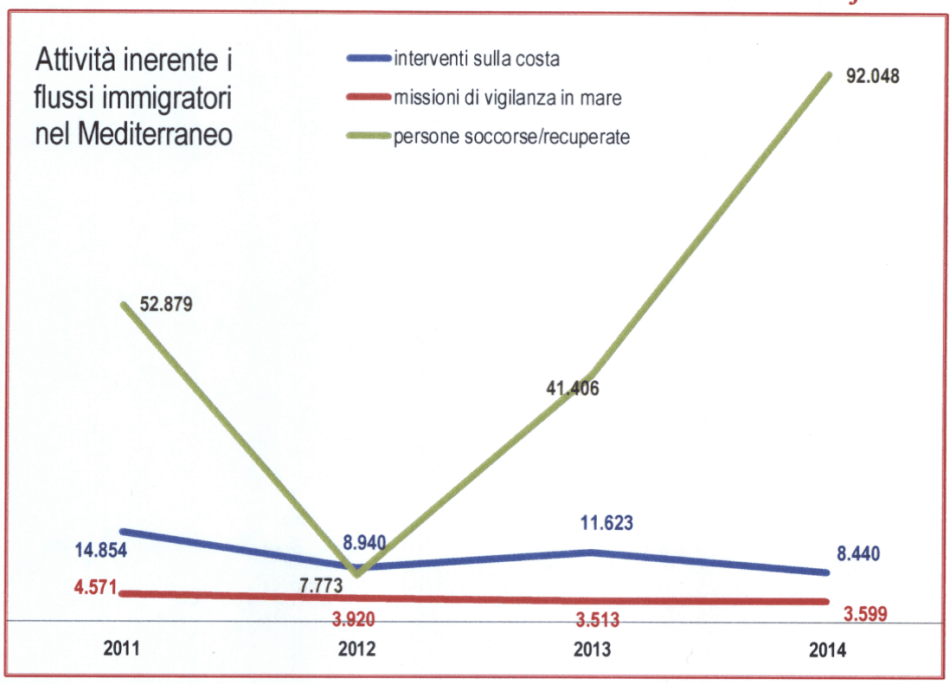
Grafico A



Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso in mare), ai precedenti dati **si aggiungono** i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente **all'immigrazione clandestina** (esposti anche al successivo ***Grafico B***).
È considerevole, nel 2014, l'incremento del fenomeno immigratorio, con un numero di persone soccorse/recuperate quadruplicato rispetto al 2013. Complessivamente si hanno:

- ***8.440*** interventi di squadre sulle coste interessate dal fenomeno;
- ***3.599*** missioni di vigilanza in mare dei mezzi aeronavali;
- ***92.048*** migranti soccorsi in mare;
- ***3.473*** migranti assistiti sbarcati direttamente sulle coste italiane
- ***185.217*** miglia percorse dalle unità navali.

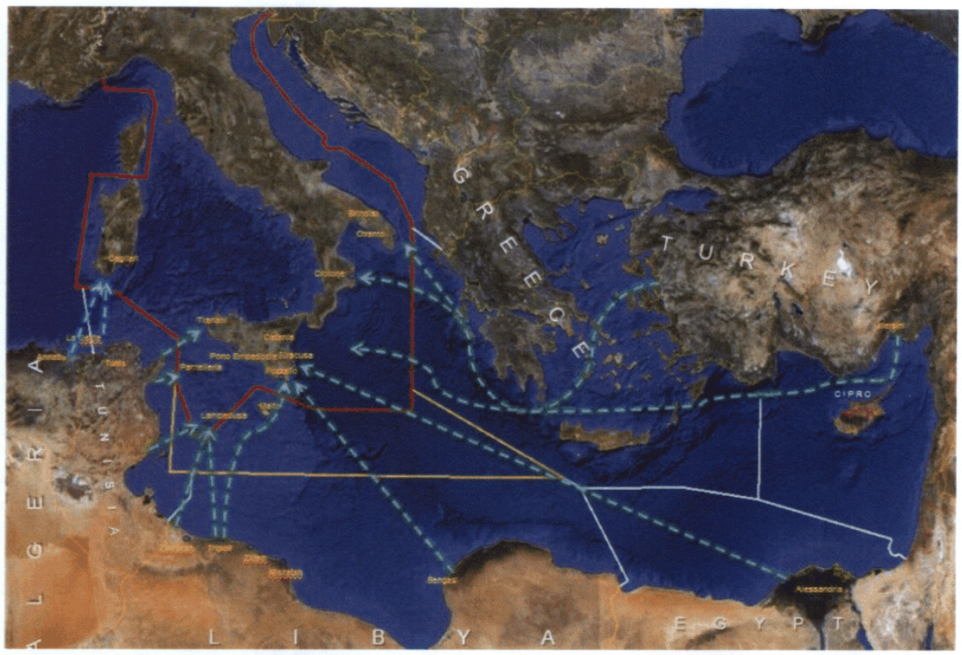
Grafico B



Nel corso del 2014 i flussi migratori, diretti verso le coste italiane, hanno avuto origine principalmente dalla Turchia, dalla Grecia, dalla Libia, dalla Tunisia e dall'Egitto. In particolare, i natanti soccorsi riguardano:

- *56* unità partite dalla Turchia e *52* unità salpate dalla Grecia, con a bordo cittadini di nazionalità palestinese, afghana, iraniana, siriana, irachena e pakistana, che hanno puntato alle coste pugliesi (da Santa Maria di Leuca a Vieste) e a quelle joniche calabresi (da Reggio Calabria a Crotone);
- *827* unità provenienti dalla Libia (Tripoli, Misurata e Bengasi), trasportanti cittadini principalmente di nazionalità somala ed eritrea, che sono giunte sulle coste meridionali della Sicilia e su quelle di Lampedusa, a volte senza alcuna assistenza;
- *102* piccole imbarcazioni provenienti dalla Tunisia (Kelibia, Tunisi, Sousse e Sfax) e *15* unità provenienti dall'Algeria (Annaba), con a bordo cittadini di varie nazionalità, che sono approdate a Pantelleria, isole Egadi, Lampedusa e sulle coste meridionali della Sardegna (zona di Cagliari);
- *62* pescherecci giunti dall'Egitto (Alessandria), che hanno trasportato cittadini di nazionalità egiziana, pakistana, siriana ed indiana, con approdo lungo le coste joniche siciliane (provincie di Ragusa e Siracusa).

Nella successiva cartina sono evidenziate le rotte dei c.d. "viaggi della speranza", seguite da migliaia di migranti per raggiungere, dai rispettivi Paesi di origine, le coste italiane.



L'intensificarsi delle emergenze appena richiamate ha, inevitabilmente, congestionato l'attività espletata presso la **Centrale operativa I.M.R.C.C.** del Comando generale *(Italian Maritime Rescue Coordination Center)*.
Essa, infatti, ha gestito parte delle numerose telefonate di emergenza effettuate al "Numero blu" 1530 che, oltre a selezionare automaticamente la Capitaneria di porto nella cui giurisdizione è ubicato il telefono fisso da cui proviene la chiamata, permette, tramite operatori, di smistare rapidamente, alle sale operative delle Capitanerie competenti per territorio, le richieste provenienti da rete mobile.
Presso la Centrale operativa, inoltre, sono gestiti tutti gli allerta dei sistemi satellitari Cospas/Sarsat, Inmarsat, blue box ecc. che assicurano le telecomunicazioni di emergenza in qualsiasi parte del mondo, per l'immediata localizzazione delle navi in situazione di pericolo. Ai fini del soccorso, la Centrale operativa esercita la gestione del sistema informativo computerizzato NISAT - *Navigation Information System in Advanced Technology,* che dispone di tutte le informazioni necessarie al coordinamento del S.A.R. marittimo nazionale, assicurando pure la gestione automatizzata di sistemi ausiliari che consentendo interventi operativi più pronti ed efficaci in caso di emergenza.
La suddetta Centrale, nel 2014, ha seguito l'intervento delle unità aeronavali della Guardia costiera italiana nelle operazioni internazionali svoltesi sotto l'egida dell'Agenzia europea FRONTEX, in particolare:

- Operazione congiunta europea **"Hermes 2014"**, volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste nord-africane e diretti verso Lampedusa e le coste della Sicilia. L'operazione si è svolta nelle acque territoriali italiane ed in quelle internazionali del Canale di Sicilia. In quel contesto, le unità aeronavali del Corpo che tra il 1° maggio ed il 31 ottobre hanno effettuato ***24* missioni,** per complessive ***305*** ore di moto, individuando e soccorrendo ***3.642*** migranti irregolari.
- Operazione congiunta europea **"Aeneas 2014"**, mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dal Medio-oriente e diretti verso la Puglia e la Calabria. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali della Guardia costiera che tra il 1° giugno ed il 30 settembre hanno effettuato ***117***

missioni, per complessive *559* ore di moto, individuando e soccorrendo ***634*** migranti irregolari.

- Operazione congiunta europea **"Triton 2014"**, mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste nord-africane e diretti verso Lampedusa e le coste della Sicilia. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali della Guardia costiera che tra il 1° novembre ed il 31 dicembre hanno fronteggiato ***9*** eventi S.A.R./antimmigrazione, per complessive ***245*** ore di moto, individuando e soccorrendo ***18.364*** migranti irregolari.

In merito agli obiettivi operativi concernenti il mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della ***Safety*** e della ***Security***, si riportano le seguenti informazioni. Si premette che, a parità di risorse disponibili, è stato favorito, rispetto al passato, un maggior controllo del naviglio estero che attracca nei porti nazionali ed è stato confermato il forte impulso sui controlli di prevenzione da atti terroristici.

In materia di *safety* **le ispezioni e le visite al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo**, sono state ***26.493***, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (*27.939*) ma superiori al *target* prefissato (*24.000* ispezioni previste). Sotto l'aspetto tipicamente amministrativo, gli **atti certificativi** rilasciati, su richiesta, in materia di sicurezza della navigazione risultano pari a ***7.364***, in aumento rispetto al 2013 (*7.196*). A fronte delle ***368.312*** **navi** da traffico e di linea **approdate** nei porti italiani (*356.642* nel 2013), sono stati eseguiti ***75.863*** **interventi** da parte del personale militare, finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (*93.489* nel 2013). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/approdi subisce una contrazione attestandosi intorno al 20%, contro il 25% dell'anno precedente. Le motivazioni sono da ascriversi soprattutto all'indisponibilità di risorse umane, anche per il minor numero di personale militare volontario che, dal 2013, ha subito una riduzione negli arruolamenti per ottemperare alle prescrizioni di *spending review*.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate ***1.254*** navi straniere, delle complessive *3.012* approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). In particolare si è proceduto ad ispezionare ***861*** navi giunte con *Priority 1* e ***393*** tra quelle approdate con *Priority 2*. L'obiettivo, riferito alle sole unità con preminente priorità di visita ispettiva (*Priority* 1), prevedeva un numero di ispezioni pari al 95% delle navi approdate con tale indice di rischio; queste ultime sono state *877* e, pertanto, si è raggiunta una quota pari al 97%, con un indice di efficacia di 1,02. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi ***175*** provvedimenti di **"fermo nave"** (*154* nel 2013) e ***1*** provvedimento di **"nave bandita"** (*16* nel 2013), ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.o.U. (*Memorandum of Understanding*).

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ***ship security***, hanno continuato a coinvolgere il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai fini del rilascio della prevista certificazione.

Nel 2014, in particolare, sono stati approvati ***117*** **piani di sicurezza** nave (*120* nel 2013) e sono stati rilasciati ***132*** **certificati internazionali di *security*** a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (*204* nel 2013).

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata ***port facilities security***) ha impegnato il personale del Corpo, in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Nel dettaglio, sono stati eseguiti ***36.788*** **controlli alle *port facilities*** (*38.051* nel 2013) che, in termini di efficacia,

superano il *target* prefissato di *32.000* controlli. Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo, ***1.709*** **missioni** antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera.

Quanto al ***monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo***, l'obiettivo è stato attuato mediante specifica attività tecnica, da personale del Corpo altamente specializzato, concretizzatasi nel costante monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio in transito o in sosta nelle acque e nei porti di giurisdizione. Allo scopo, anche in attuazione dell'art. 3 bis, comma 2, della legge n. 166/2009, sono stati sviluppati, realizzati e gestiti appositi sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS – *Vessel Traffic Management Information System*) quali:

- VTS (*Vessel Traffic System*);
- LRIT (*Long Range Identification and Tracking*);
- SSN (*Safe Sea Network*);
- AIS (*Automatic Identification System*);
- ARES (Automazione Ricerca e Soccorso).

Nel dettaglio, con riferimento ai singoli obiettivi annuali è stato assicurato:

- il 99,5% di ore di disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale (l'obiettivo di 99,8%, raggiunto nell'ultimo trimestre, ha avuto una prima fase di poco inferiore al target prefissato, a seguito di alcune anomalie del software e del cambio dell'*Internet Service Provider)*;
- il 99,5% dei giorni di operatività dei Centri VTS in *full e limited operational capability* (l'obiettivo del 100% non è stato raggiunto soltanto nel quarto trimestre a causa di un'avaria al sistema che ha interessato i VTS di Savona e Messina);

Nell'esercizio finanziario 2014, figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dal Sig. Ministro, quello concernente ***la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo***. Ciò, per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri. Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

La sicurezza del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dal monitoraggio del traffico stesso che avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo, sotto l'egida dell'**EMSA** *(European Maritime Safety Agency)*. La rete, per la cui gestione tecnica il Comando generale e la suddetta Agenzia hanno sottoscritto, nel febbraio 2010, un apposito *"Service level agreement"*, è stata inaugurata dal Signor Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in occasione della Giornata Europea del mare (18-20 maggio 2009). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili e pescherecci superiori soggetti a SOLAS) tra i Paesi del bacino interessato e la stessa EMSA. Gli Stati coinvolti, oltre all'Italia, sono la Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse).

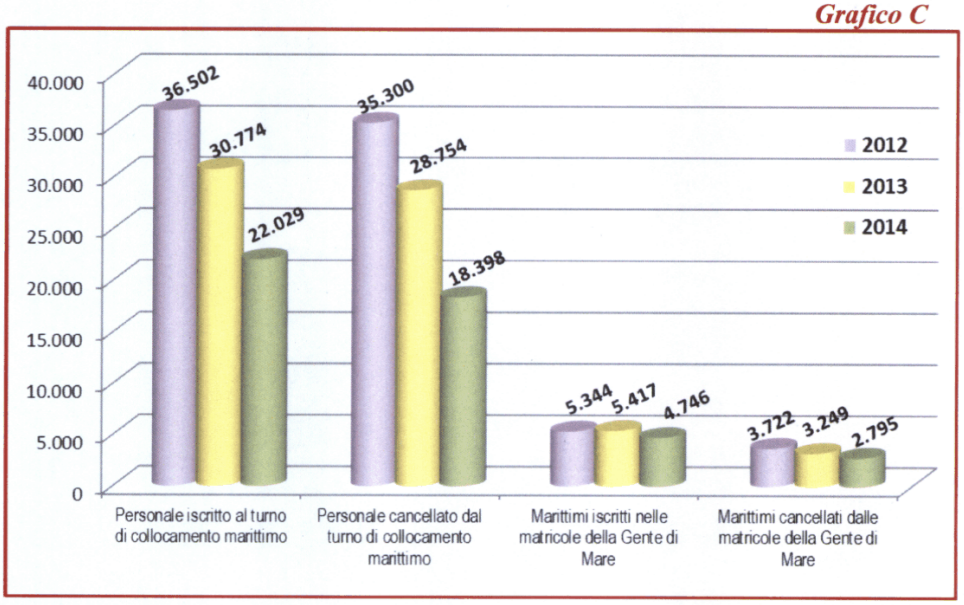
Gli obiettivi gestionali conferiti al Corpo nel 2014, pienamente conseguiti, sono stati due: quello di assicurare, per trimestre, il 99,8% di ore di disponibilità della rete e quello di garantire, negli stessi periodi, la gestione del 100% delle informazioni provenienti dai paesi partecipanti.

Nel succitato contesto di cooperazione, in attuazione delle procedure previste dal RamogePol Plan, uomini e mezzi del Corpo hanno partecipato alla periodica esercitazione internazionale, finalizzata all'efficientamento degli interventi in caso di inquinamento di spazi di mare compresi nell'area di interesse dell'accordo RAMOGE.

Un ulteriore obiettivo conseguito è quello riguardante l'organizzazione e la realizzazione di un'**esercitazione internazionale di soccorso** ad aeromobile incidentato in mare, denominata "Squalo 2014".
Nell'ambito delle iniziative del semestre di Presidenza italiana del Consiglio UE il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, in sinergia con la Guardia di Finanza, ha organizzato e gestito l'Assemblea plenaria del Forum Europeo 2014 dei servizi di guardia costiera, garantendo il raggiungimento degli obiettivi declinati al Plenum del Forum 2013 ed il passaggio di consegne alla Presidenza del Forum per il 2015.

Con riferimento al ***settore concernente il personale marittimo***, si pone in rilievo che:
sono state ultimate dodici procedure di riconoscimento, quale Centro di formazione per il personale marittimo, delle ventidue richieste pervenute (52%).
è stata verificata l'attività svolta dai centri di formazione marittima autorizzati, ispezionando *46* dei *57* centri autorizzati (80%).
Per quanto concerne il completamento delle procedure tecnico-amministrative finalizzate all'informatizzazione della gente di mare, l'obiettivo è da considerarsi parzialmente raggiunto. A seguito di un ritardo nella procedura di autorizzazione del passaggio dal sistema Oracle a quello SQL Server, che avverrà nel corso del 2015, l'ultima fase si concluderà, infatti, nel corrente anno.
Riguardo alle suddette procedure di informatizzazione della gente di mare, si precisa che le stesse, una volta ultimate, consentiranno una più agile gestione del settore di cui, nel successivo ***Grafico C***, si illustrano alcuni dati dell'ultimo triennio. È apprezzabile la flessione del comparto lavorativo, riguardo sia il personale marittimo collocato, sia quello iscritto negli appositi registri.

Grafico C



✓ ***Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *7 "Ordine pubblico e sicurezza"*, al programma *7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"* ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

La ***vigilanza ed i controlli sul demanio marittimo, in mare e nei porti***, con il relativo obiettivo operativo, focalizza gli interventi posti in essere dai Comandi periferici del Corpo, in via preventiva e repressiva, per contrastare gli abusi sul demanio marittimo, per assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto e per tutelare i bagnanti.

In merito al programma d'azione concernente i **controlli in ambito demaniale**, sono stati effettuati, per quanto possibile, interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre, eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. L'attività, espletata principalmente nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò anche allo scopo di procedere alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive. I dati di consuntivo dell'attività in parola, di seguito riportati, evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (130.000 controlli):

- ***141.228*** controlli effettuati dal personale a terra (*151.060* nel 2013);
- ***6.780*** missioni svolte dai mezzi aeronavali (*5.084* nel 2013);
- ***1.230*** notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria (*1.243* nel 2013);
- ***400*** sequestri penali eseguiti (*403* nel 2013).

Relativamente alla fase operativa concernente i **controlli sull'attività diportistica**, le azioni di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- ***46.531*** controlli effettuati in mare dalle motovedette (*46.846* nel 2013), con ***2.577*** infrazioni rilevate (*3.539* nel 2013);
- ***65.932*** controlli a terra eseguiti dal personale militare (*72.550* nel 2013), con ***1.955*** infrazioni rilevate (*2.436* nel 2013).

A seguito di tali interventi - peraltro svolti in piena sinergia con le altre forze operanti in mare, per non essere invasivi ma incisivi ed efficaci - sono state trasmesse ***64*** notizie di reato all'Autorità giudiziaria ed eseguiti ***8*** sequestri penali e ***129*** sequestri amministrativi.

In materia di prevenzione, si è provveduto ad emanare, a cura dei competenti Capi di compartimento e di circondario marittimo, le apposite ordinanze per disciplinare l'intero settore diportistico-balneare, con un'azione successiva di controllo sul rispetto di tali norme.

Per quel che concerne, invece, i controlli di sicurezza alle unità da diporto, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è stato attuato il progetto "Bollino blu". L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi. Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno (*105.000* controlli) è stato conseguito e, con grandi sforzi, superato, per non disattendere le aspettative della collettività, particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Il risultato raggiunto è di ***112.463*** **controlli eseguiti.**

Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- Come attività tecnico-operativa:

- ***1.587*** unità da diporto soccorse/assistite (*1.735* nel 2013);
- ***4.287*** diportisti soccorsi/assistiti (*4.431* nel 2013);
- ***191*** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (*203* nel 2013).

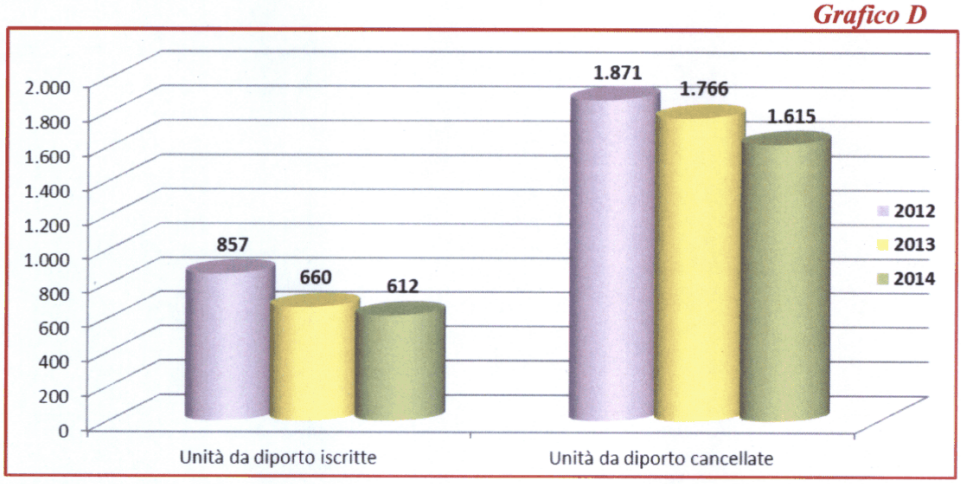
➢ Come attività amministrativa:

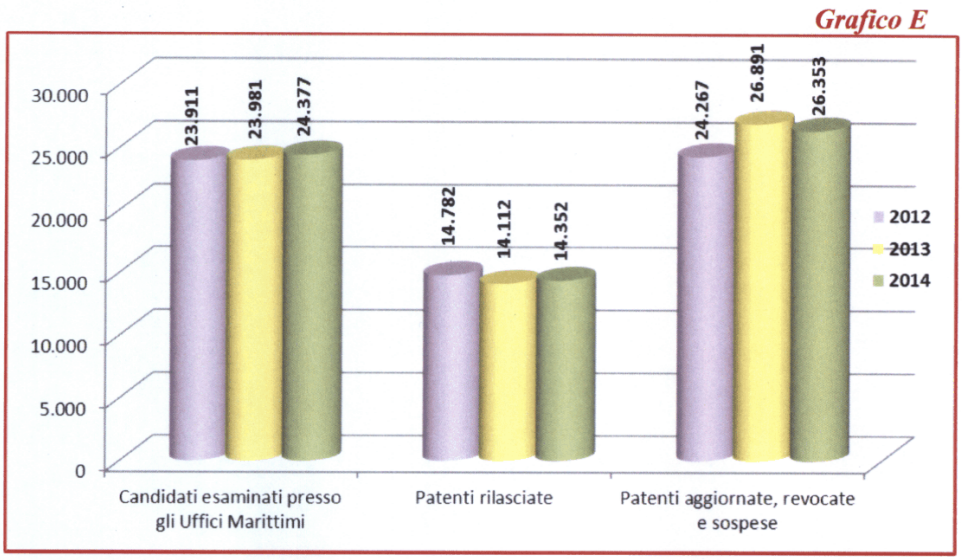
- ***49*** navi iscritte negli appositi registri e **75** cancellate;
- ***563*** unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e ***1.540*** cancellate;
- ***14.352*** patenti nautiche rilasciate;
- ***26.279*** patenti convalidate;
-
- ***60*** patenti revocate e ***14*** sospese.

I ***Grafici D*** ed ***E*** che seguono, riportano i dati delle unità da diporto (navi ed imbarcazioni) cancellate e iscritte negli appositi registri, nel triennio 2012-2014, quelli dei candidati esaminati per il conseguimento della patente nautica da diporto e, infine, il numero delle patenti rilasciate per la prima volta ovvero aggiornate, revocate e sospese.

Appare interessante, al riguardo, il continuo decremento delle unità iscritte nei registri del naviglio da diporto e le pressoché costanti e maggiori cancellazioni richieste. In controtendenza è il numero dei candidati che si sono presentati per sostenere gli esami di conseguimento della patente nautica da diporto; invariato, invece, risulta il rapporto percentuale tra patenti nautiche rilasciate e candidati esaminati che, nell'ultimo biennio, rimane attestato al 58,8%.

Grafico D





Per ciò che concerne la **tutela dei bagnanti**, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata incrementata il più possibile, in ragione delle risorse avute in corso di esercizio. Sono stati intensificati i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare che hanno particolarmente sorvegliato quelle incustodite e prive di attrezzature; nonché presenziati, nei giorni di massimo afflusso, gli specchi acquei più frequentati per la balneazione, al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare riservate.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava *100.000* controlli in mare e a terra, è stato superato con complessivi ***137.289*** controlli eseguiti (*118.302* nel 2013). Altri elementi di consuntivo sono i seguenti:

- ***97.394*** sopralluoghi sulle spiagge (*76.641* nel 2013);
- ***39.895*** controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (*41.659* nel 2013);
- ***1.107*** infrazioni rilevate (*1.442* nel 2013).

La particolare attenzione dedicata alla balneazione ha visto la presenza del personale del Corpo anche nell'espletamento del consueto programma **"Mare sicuro"**. Un obiettivo, questo, per il quale è stata programmata pure l'apertura straordinaria di tutti gli uffici presenti sul territorio. Ciò, per essere ancora più vicini alle esigenze dei cittadini, grazie alla disponibilità di personale qualificato pronto ad illustrare il corretto impiego delle dotazioni di sicurezza delle unità da diporto, le caratteristiche del territorio, le informazioni sulle condizioni meteomarine e sugli itinerari, le rotte e le escursioni subacquee da praticare e le necessarie cautele. Un vero e proprio "sportello del mare" volto anche a stabilire - nel periodo di maggior affluenza turistica - un confronto diretto e concreto tra Istituzione e utente/operatore, per una tempestiva assistenza meno pregna di procedure burocratiche. Gli **aspetti operativi dell'attività in questione**, svoltasi dal 15 giugno al 31 agosto, si sono concretizzati in:

- ***1.615*** operazioni di soccorso eseguite in mare e sulle spiagge;
- ***4.656*** bagnanti/diportisti soccorsi/assistiti;
- ***1.019*** natanti cui è stato prestato soccorso/assistenza.

In dettaglio, nel periodo citato, il Corpo delle capitanerie di porto ha concentrato l'impiego del proprio dispositivo operativo al fine di garantire un tempestivo intervento in caso di soccorso a bagnanti, a diportisti che utilizzano mezzi nautici minori per la balneazione (pattini, surf, gommoni, mosconi, pedalò ecc.) e, più in

generale, a tutta l'utenza del mare. Tutto ciò, dopo una prima fase di preparazione, della quale si riportano alcune significative linee di attività.

- Attività di prevenzione ed informazione: sono state proposte conferenze agli studenti delle scuole primarie e secondarie, sul corretto e responsabile approccio al mare.
- Attività di specializzazione professionale: per l'aggiornamento periodico degli equipaggi e del personale destinato a compiti di vigilanza e prevenzione, sono stati organizzati con congruo anticipo corsi di approfondimento come, ad esempio, quelli finalizzati al conseguimento del brevetto di salvamento per il personale a bordo delle unità navali del Corpo e quelli sull'uso dei defibrillatori; nonché apposite riunioni di aggiornamento su varie tematiche (quali le finalità dell'operazione "mare sicuro", le ordinanze di sicurezza balneare e quelle in materia di diporto nautico, le normative connesse alla nautica da diporto e riguardanti le attività subacquee, l'attività di polizia giudiziaria e gli atti amministrativi da porre in essere nel caso di violazioni), al fine di consentire la migliore e più proficua valorizzazione dell'esperienza maturata.
- Nel settore del diporto nautico, sono stati indetti incontri con le associazioni di categoria per illustrare le novità delle discipline in vigore con lo scopo di contribuire all'effettività del concetto dell'agire responsabile, già espresso anche attraverso lo svolgimento di conferenze/presentazioni presso le sedi periferiche di Lega Navale, Assonautica e Federazione motonautica.
- Per affermare il concetto "dell'agire responsabile", è stata riproposta l'iniziativa della distribuzione, sulle spiagge, nei porti e lungo i punti di ormeggio, di *depliant* illustrativi per informare bagnanti e diportisti sui corretti comportamenti da tenere sulle spiagge ed in mare e sul sistema di sicurezza attivato lungo il litorale.
- Per la diffusione del numero blu 1530, sono stati realizzati spot televisivi (anche in inglese e tedesco) e, in aggiunta, appuntamenti quotidiani e settimanali con emittenti televisive a diffusione locale, regionale e web, nonché la pubblicizzazione sulle autostrade e strade statali di competenza ANAS attraverso i pannelli elettronici a messaggio variabile. Notevole rilievo è stato attribuito dai media all'iniziativa del Comando Generale di apertura, nel cruciale periodo di Ferragosto, degli uffici anche in orari pomeridiani/serali e di uno sportello per il pubblico nei giorni festivi.
- Sono stati organizzati, in ogni compartimento marittimo, appositi incontri con le Forze di polizia e di emergenza sanitaria per favorire la collaborazione e lo scambio informativo e per ottimizzare, nel periodo di maggiore afflusso, la sinergia dei mezzi operativi in mare.

Dalla stagione estiva 2013, una delle novità è rappresentata dall'utilizzo dei nuovi linguaggi di comunicazione (*web* e *social network*), particolarmente apprezzati dal pubblico giovane e non solo. Tale utenza, oltre a consultare informazioni utili in tempo reale, può approfondire la conoscenza di tutte le attività che la Guardia Costiera svolge a tutela del mare e dei suoi tanti appassionati. A ciò, si affiancata la consueta programmazione di spot radiofonici e televisivi, realizzati anche nelle versioni in lingua inglese e tedesca, allo scopo di informare i tanti cittadini stranieri che scelgono i mari ed i principali laghi italiani per le proprie vacanze.

Il tutto si è potuto realizzare grazie alle risorse incrementali ottenute nel corso dell'esercizio finanziario che, seppur minime, hanno consentito, unitamente alla notevole capacità di risposta e di presenza del personale organizzato in specifiche pattuglie, di fornire la necessaria attenzione ai numerosi villeggianti che periodicamente affollano le spiagge italiane.

In merito all'obiettivo operativo concernente la ***tutela dell'ambiente marino dagli inquinamenti, la difesa delle riserve marine e del patrimonio archeologico***

sommerso e la tutela delle biodiversità, si premette che il relativo Centro di responsabilità amministrativa non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate, eccezion fatta per il capitolo 2179 (spese di funzionamento per il controllo della pesca – esercizio mezzi operativi) che ha avuto una dotazione iniziale di appena *338mila euro*.

Iniziando dalla **difesa ambientale**, l'attività si è concretizzata in controlli lungo la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi di uomini e mezzi (privilegiando i velivoli alle unità navali) e, laddove necessario, con pronte azioni repressive. Nella predisposizione dei piani operativi è risultato inevitabile, per il contenimento della spesa, ponderare attentamente le caratteristiche del dispositivo operativo da impiegare, fermi restando i criteri di specificità ed esclusività che il delicato settore esige, al fine di mantenere uno *standard* qualitativamente elevato.

Pertanto, è proseguito il monitoraggio sistematico degli **ecosistemi marini** e costieri, nella loro complessità, e delle aree marine protette e dei siti maggiormente interessati da criticità conclamate.

La componente navale, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le amministrazioni locali, ha eseguito in mare:

- ***19.758*** missioni per vigilanza ecologica (*23.907* nel 2013);
- ***9.903*** missioni per controlli antinquinamento (*12.376* nel 2013);
- ***3.805*** missioni per il monitoraggio delle acque (*4.870* nel 2013);
- ***5.185*** missioni per la vigilanza sulle riserve marine (*5.843* nel 2013).

L'attività di volo della componente aerea, sull'argomento, ha fatto altresì registrare:

- ***116*** missioni per controlli antinquinamento (*62* nel 2013);
- ***327*** missioni per vigilanza ambientale (*213* nel 2013);
- ***161*** missioni per la vigilanza sulle riserve marine (*84* nel 2013);
- *77* missioni per il monitoraggio delle acque (*69* nel 2013).

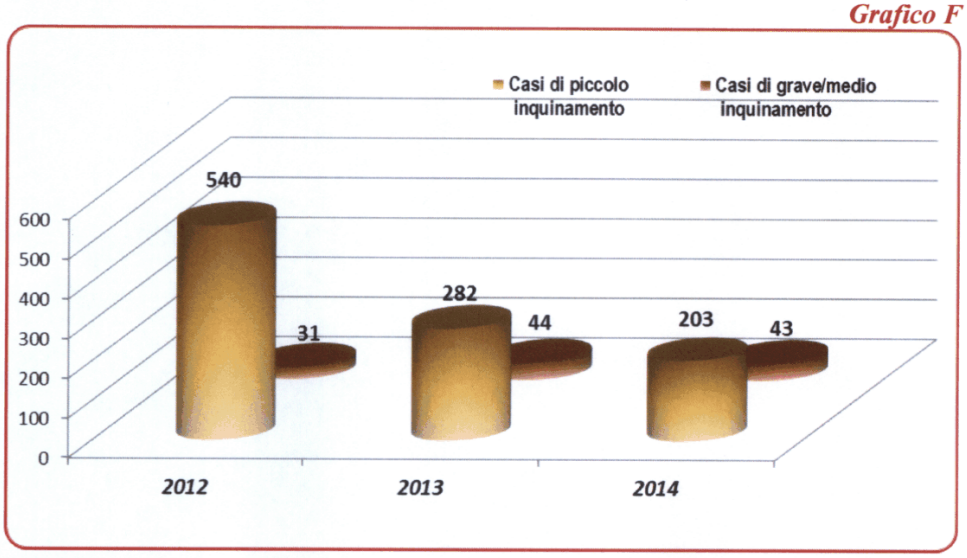
Le squadre di personale a terra, invece, hanno svolto ***106.113*** ispezioni (*116.004* nel 2013).

I **controlli** complessivamente eseguiti (sia in mare che a terra) per la **tutela ambientale** sono stati ***141.984***, con un ridimensionamento rispetto ai *152.760* del 2013 ma superando il *target* prefissato di *133.000*.

Altri aspetti si rilevano dai seguenti dati, in parte anche esposti al successivo ***Grafico F*** con riferimento all'ultimo triennio :

- ***43*** casi di grave/medio inquinamento;
- ***203*** casi di piccoli inquinamenti;
- ***375*** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (*386* nel 2013 e *307* nel 2012);
- ***119*** sequestri penali eseguiti (*59* nel 2013 e *98* nel 2012);
- ***415*** interventi del personale del Corpo per disinquinamento (*672* nel 2013 e *1047* nel 2012).

Grafico F



Per ciò che concerne, in particolare, la **tutela del patrimonio archeologico sommerso,** i militari appartenenti ai **Nuclei subacquei** del Corpo hanno eseguito ***3.873*** interventi (*6.985* nel 2013) che hanno condotto a *57* notizie di reato trasmesse all'Autorità giudiziaria (*96* nel 2013), con ***65*** rinvenimenti di reperti storici (*27* nel 2013).

I predetti Nuclei, istituiti presso cinque Capitanerie di porto, a copertura di tutto il litorale marittimo, sono composti da militari altamente specializzati nelle operazioni in immersione, come i recenti interventi sulla Costa Concordia e sulle unità tragicamente affondate durante le traversate dei migranti nel canale di Sicilia, ovvero, più in generale, per i soccorsi di protezione civile a seguito delle emergenze causate da alluvioni, inondazioni ecc..

Le missioni effettuate dalla componente navale per la salvaguardia dei beni in questione sono state ***2.294***, lievemente inferiori a quelle programmate *(3.000)*. Come già accennato, le linee di attività non strettamente connesse ai primari compiti di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare, in un contesto non ottimale di risorse a disposizione, hanno necessariamente subito un leggero contenimento che, in questo caso, è stato comunque compensato dall'attività dei Nuclei subacquei. Alcune ore di volo, tra l'altro, sono state dedicate alla sorveglianza dei siti archeologici sommersi da parte dei mezzi aerei.

In relazione alle **risorse ittiche**, nel 2014 gli interventi di **vigilanza e controllo sull'attività di pesca**, sia in mare che a terra, sono stati ***159.709*** (*169.285* nel 2013). L'obiettivo prefissato di *145.000* controlli è stato, pertanto, ampiamente raggiunto. Nel dettaglio, i controlli eseguiti **a terra**, da squadre di personale appositamente formato, sono stati ***136.116*** (*146.320* nel 2013) ed hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. I controlli effettuati **in mare** a bordo dei pescherecci sono stati, invece, ***23.593*** (*22.965* nel 2013). Anche quest'anno, quindi, per ridurre i costi di esercizio, si è preferito privilegiare il controllo a terra, piuttosto che in mare. I risultati dell'attività complessivamente svolta sono di seguito riportati e, per la parte riferita ai sequestri, valorizzati anche nei prossimi ***Grafici G*** ed ***H***:

- ***11.708*** missioni eseguite dai mezzi aeronavali (*11.413* nel 2013);
- ***859*** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (*1.014* nel 2013);
- ***4.717*** illeciti amministrativi contestati (*5.162* nel 2013);
- ***787.141*** chilogrammi di prodotti ittici e ***5.271*** attrezzi da pesca sequestrati.

Grafico G

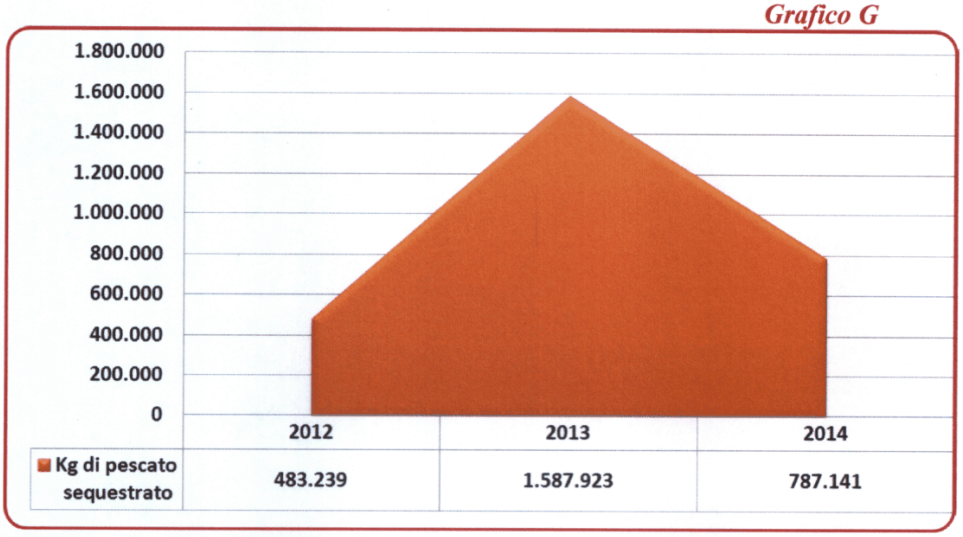
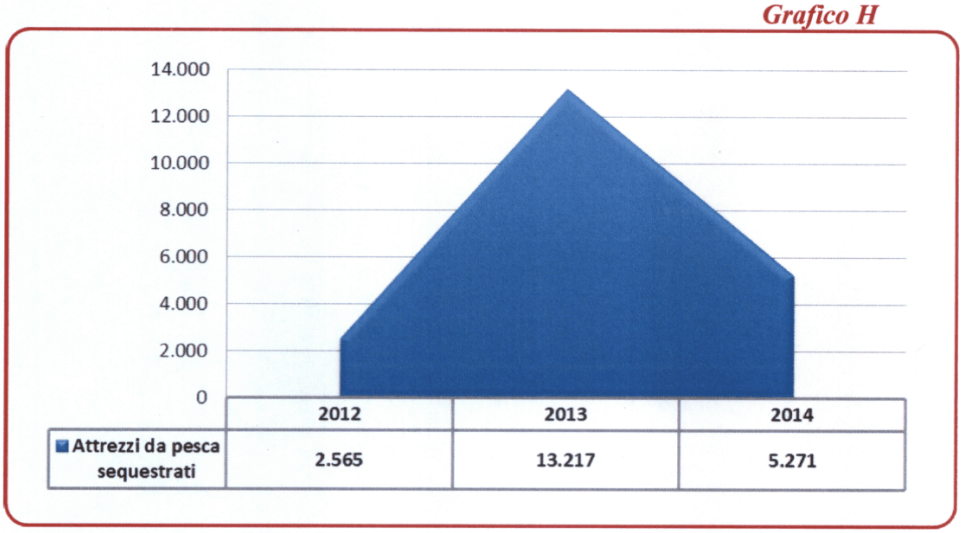


Grafico H



Come ogni anno, nel mese di dicembre si è svolta la particolare operazione nazionale a tutela dei consumatori, nel 2014 denominata ***"Labyrinth"***, durante la quale, a seguito dei ***10.599*** controlli, sono state accertate ***1.123*** violazioni (*989* amministrative e *134* penali) e sequestrate quasi ***148*** tonnellate di prodotti ittici trovati in cattivo stato di conservazione o privi dei documenti di tracciabilità, oppure sottomisura o illegalmente pescati.

L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di circa 2.000 militari, è stata eseguita partendo dai pescherecci e dagli esercizi commerciali per la vendita al dettaglio, fino ad arrivare alle piattaforme logistiche della grande distribuzione, dei grossisti e degli importatori. Nello specifico, oltre ai controlli effettuati in mare ***(1.601)***, in strada ***(1.212)*** e presso i punti di sbarco ***(3.939)***, sono stati ispezionati ***3*** aeroporti, ***692*** mercati ittici, ***370*** grossisti, ***439*** grandi distributori, ***861*** ristoranti e ***1.482*** pescherie. Tra gli episodi più rilevanti dell'operazione, si citano i sequestri eseguiti:

- nella Zona marittima di Bari, dove presso diversi esercizi commerciali e un centro all'ingrosso, sono state rinvenute circa ***due tonnellate*** di prodotto vario, tra cui diversi esemplari di palombo, privo di etichettatura e/o altre indicazioni utili a

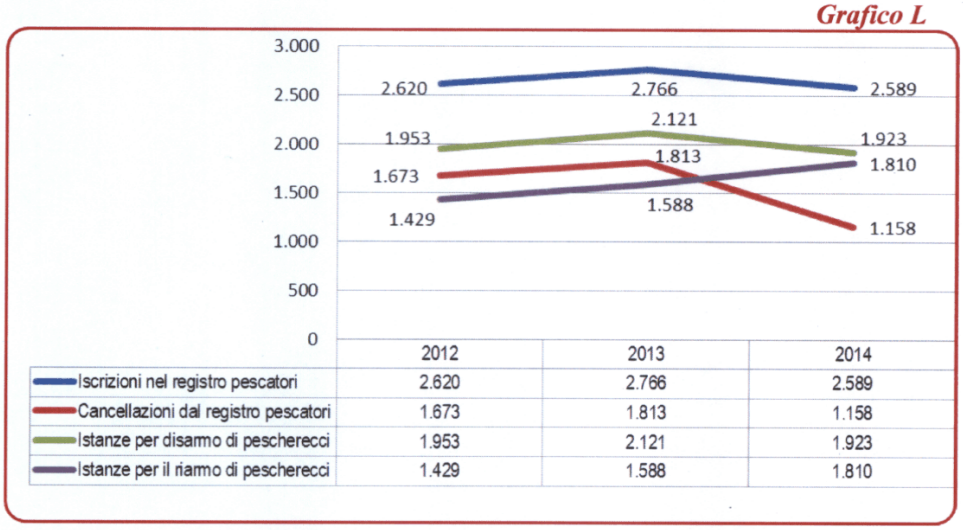
consentirne la tracciabilità, nonché all'interno di un furgone che trasportava quasi ***una tonnellata*** di ostriche senza indicazioni di provenienza e non commestibile;

- nella Zona marittima di Napoli, dove è stata accertata la presenza di un allevamento artigianale abusivo di anguille, nonché centri all'ingrosso ed esercizi commerciali che, illecitamente, immettevano in commercio prodotti ittici (oltre ***28 tonnellate***), anche congelati, in violazione delle norme igienico-sanitarie e sulla tracciabilità;
- nella Zona marittima di Genova, presso i principali importatori del nord Italia, dove è stato riscontrato prodotto ittico (oltre ***5 tonnellate***) di provenienza africana, carente delle necessarie informazioni sulla tracciabilità e per il quale era stata utilizzata un'etichettatura ingannevole per il consumatore;

Per quanto riguarda le attività amministrative svolte dagli uffici territoriali in materia di pesca marittima, si ritengono degne di evidenziazione quelle illustrate nel prossimo ***Grafico L***. I dati rappresentati pongono in risalto due principali aspetti positivi:

- il numero dei pescatori iscritti e cancellati dai registri, che vede i secondi decisamente in calo rispetto al passato;
- la ripresa del numero di pescherecci per i quali è stato chiesto il riarmo, cioè il ritorno in esercizio ed il minor numero di richieste il disarmo presentate.

Grafico L



	2012	2013	2014
Iscrizioni nel registro pescatori	2.620	2.766	2.589
Cancellazioni dal registro pescatori	1.673	1.813	1.158
Istanze per disarmo di pescherecci	1.953	2.121	1.923
Istanze per il riarmo di pescherecci	1.429	1.588	1.810

Priorità politica 2 – "Sviluppo delle infrastrutture"

Obiettivi strategici correlati:

✓ ***Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistiche"*, al programma *14.11 "Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali"* nonché, nell'ambito della missione *32 "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche"*, al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"*.

✓ ***Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistiche"*, al programma *14.5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici"*.

✓ ***Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *19 "Casa e assetto urbanistico"*, al programma al programma *19.2 "Politiche abitative, urbane e territoriali"* nonché, nell'ambito della missione *32 "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche"*, al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"*.

La tematica ***della prosecuzione e del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali, ferroviarie ed idriche*** ha riguardato la vigilanza e l'impulso alla realizzazione di opere già finanziate ed in corso di esecuzione, a cura dei diversi soggetti attuatori, per il miglioramento della mobilità sulle reti sia stradali che ferroviarie ed il potenziamento delle reti idriche, idrauliche ed elettriche, finalizzato alla razionalizzazione nella gestione delle risorse ed alla prevenzione dei disastri idrogeologici. E' stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di quarantuno tra i più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria e stradale, acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria. Il monitoraggio ha anche interessato la realizzazione del *"tunnel di base del Brennero"*, il cui programma di svolgimento dei lavori ha riguardato, nel corso del 2014, la prosecuzione dei lavori di esecuzione del *"cunicolo esplorativo Periadriatica e le opere propedeutiche in ambito Mules"*.
L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori accompagnato da visite ispettive in loco, nel supporto tecnico amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.
Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi. Nelle tabelle di seguito riportate vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori.

Relativamente alle ***reti stradali***, i cronoprogrammi delle opere monitorate sono risultati sostanzialmente in linea con le previsioni.

Con riferimento al ***settore ferroviario***, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni. La scheda riassuntiva dell'avanzamento della produzione economica degli interventi realizzati da RFI, presenti nel Contratto di Programma-parte Investimenti, illustra l'andamento semestrale degli importi di realizzazione, ponendo a confronto i valori stimati come obiettivo con quelli computati a consuntivo alla fine del periodo di riferimento.
Dall'analisi dei dati nei due semestri di riferimento (1.12.2013-31.5.2014 e 1.6.2014-30.11.2014) si sono rilevati lievi scostamenti, rispetto agli obiettivi prefigurati dal Concessionario, per un numero limitato di interventi.
Le situazioni di criticità sono attribuibili alle seguenti ricorrenti problematiche:

- idrogeologiche;
- di gestione contrattuale;
- autorizzative;
- tecnico/funzionali di realizzazione.

In particolare, lo stato di avanzamento dei lavori relativi alla realizzazione del tunnel di Base del Brennero – Cunicolo esplorativo Periadriatica ed Opere Propedeutiche ambito Mules – ha sostanzialmente rispettato i tempi previsti nel programma lavori

contrattuale. Nel secondo semestre 2014 sono intervenute ulteriori variazioni alle opere da realizzare connesse al complesso contesto geologico del cunicolo esplorativo; l'importo netto lavori è stato conseguentemente aggiornato in base alle suddette modifiche. Il completamento rimane comunque confermato per il 2015.

Per gli interventi sulla ***rete idrica***, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale è risultata pari al 70% circa delle previsioni; in particolare, l'avanzamento di sei delle nove opere monitorate è sostanzialmente in linea con le previsioni mentre le restanti tre hanno rilevato alcuni ritardi, dovuti a problematiche correlate alla procedura di aggiudicazione ovvero a problematiche espropriative.

Interventi sulla rete stradale di competenza ANAS (importi in migliaia di Euro)

OBIETTIVO STRATEGICO 2014					PRODUZIONE PREVISTA					PRODUZIONE A CONSUNTIVO						
N.	COD. PROG.	INTERVENTI	IMPORTO LAVORI	Produz. Progr. al 30 Nov. 2013	PARZIALE Dic. 2013 Nov. 14	Progressiva al 30 Nov. 14	Avanz. % al 30 Nov. 14	1° SEMESTRE Dic. 2013 Mag. 14	2° SEMESTRE Giu. 14 Nov. 14	Dic. 2013 Nov. 14	Produz. Prog. al Nov. 14	Avanz. % al Nov. 14	1° SEM. Dic. 2013 Mag. 14	2° SEM. Giu. 14 Nov. 14	Delta	Delta %
1	AO45	Lavori di sistemazione tra Etroubles e l'innesto autostrada per il traforo del San Bernardo. Variante agli abitati di Etroubles e Saint Oyen dal km 15+180 al km 18+700.	107.124	46.942	26.000	72.942	68,09%	11.700	14.300	20.697	67.639	63,1%	9.642	11.055	-5.303	-20,4%
2	BA6	Tronco Maglie - Otranto. Lavori di ammodernamento del tronco Maglie-Otranto (tra il km 985+000 ed il km 999+100)	53.272	8.669	12.000	20.669	38,80%	5.400	6.600	13.046	21.715	40,8%	4.576	8.470	1.046	8,7%
3	CA2S2	Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'Itinerario Sassari -Olbia - Lotto 1	56.469	2.229	12.000	14.229	25,20%	5.400	6.600	12.202	14.431	25,6%	5.425	6.777	202	1,7%
4	CA2S1	Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'Itinerario Sassari -Olbia - Lotto 0	34.789	1.547	9.000	10.547	30,32%	4.050	4.950	9.194	10.741	30,9%	2.227	6.967	194	2,2%
5	FI14	TRATTO 1 GROSSETO - SIENA LOTTI 5 - 6 - 7 - 8	176.904	16.060	65.000	81.060	45,82%	29.250	35.750	69.540	85.600	48,4%	25.240	44.300	4.540	7,0%
6	PZ19	VARIANTE DI NOVA SIRI DAL KM. 414+080 AL KM. 419+300. LOTTI 1 - 2 - 3 - 4 (4 CORSIE).	44.605	28.384	12.000	40.384	90,54%	5.400	6.600	13.253	41.637	93,3%	7.407	5.846	1.253	10,4%
7	UC45	Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal Km 139+000 al Km 148+000. Macrolotto 3 parte 1^.	410.661	257.228	110.000	367.228	89,42%	49.500	60.500	105.717	362.945	88,4%	59.069	46.648	-4.283	-3,9%
8	UP4	Lavori di ammodernamento e sistemazione del tratto compreso tra i km 25+000 e km 32+000 LOTTO B4a	35.325	15.995	10.000	25.995	73,59%	4.500	5.500	9.135	25.130	71,1%	4.170	4.965	-865	-8,7%
9	UP10	AGRIGENTO - CALTANISSETTA - A19. TRATTO DAL KM. 44 AL KM. 74+300	739.662	101.419	150.000	251.419	33,99%	67.500	82.500	194.473	295.892	40,0%	44.185	150.288	44.473	29,6%
10	VE159	Variante di Portogruaro: 4° Lotto 1° Stralcio - Tronco B e 2° Stralcio	30.410	25.566	4.000	29.566	97,22%	1.800	2.200	4.844	30.410	100,0%	4.800	44	844	21,1%
Importi in migliaia di		**Totale**	**1.689.221**	**504.039**	**410.000**	**914.039**	**54,11%**	**184.500**	**225.500**	**452.101**	**956.140**	**56,60%**	**166.741**	**285.360**	**42.101**	**10,27%**

NB: I dati di consuntivo relativi al primo semestre saranno certificati a tutto il 31 maggio, mentre quelli relativi al secondo semestre saranno certificati a tutto il 30 novembre.

Interventi sulla rete stradale di competenza di Enti pubblici (importi in milioni di Euro)

N	Opere	Importo netto lavori aggiornato (*) (**)	Importo totale produzione al 31.12.2013	Importo produzione annuale (**)					Produzione Totale al 31.12.2014 (**)	
				Stima anno 2014	1° sem 2014		2° sem 2014			
					Stima	Consuntivo	Stima	Consuntivo	Importo	%
1	Caltanissetta – Lavori di trasformazione in rotabile della SP n. 253 ex R.T. Mussomeli – Caltanissetta . Tratto dalla SP n. 40 alla SS n. 122	0,758	-	0,300	-	-	0,300	-	0,300	39,578
2	Caltanissetta - Lavori di realizzazione del ponte al km 1+200 della SP 248	0,725	0,320	0,405	0,405	0,652	-	0,368	0,725	100,000
3	Catania - SP 12/II Lavori di sistemazione ed ammodernamento ed opere connesse.	1,687	1,450	0,237	0,237	0,220	-	0,017	1,687	100,000
4	Cosenza - Lavori di nuova costruzione e parziale adeguamento strada di collegamento Cosenza-Sibari Collegamento Svincolo A3 di Tarsia-SS 106 bis	19,973	9,368	6,000	2,000	2,316	4,000	0,600	15,368	76,944
5	Cosenza - Lavori di miglioramento viabilità SP ex 278 Tratto Lago - Amantea	4,492	3,302	1,190	0,500	0,741	0,690	0,220	4,492	100,000
6	Cosenza - Lavori di nuova costruzione - strada di collegamento San Lorenzo Bellizzi - Terranova del Pollino	0,754	-	0,150	-	-	0,150	-	0,150	19,894
7	Cosenza - Lavori di adeguamento SP ex SS 106 Cantinella - Corigliano	0,796	-	0,100		-	0,100	-	0,100	12,563
8	Enna - Lavori di ammodernamento della SP n. 18 "Agira-Nicosia" da Agira al km 20,000 - 3° stralcio di completamento	2,860	1,250	1,610	1,610	1,240	-	0,440	2,860	100,000
9	Trapani - Lavori di messa in sicurezza della SP 38 Mazara Granitola dalla foce del fiume Arena a Torretta Granitola.	2,516	0,979	0,750	0,150	-	0,600	-	1,729	68,720
10	Vibo Valentia - SP n. 1 Angitola - Pietre Bianche - Fossa del lupo	0,678	0,150	0,528	0,450	0,230	0,078	-	0,678	100,000

Interventi sulla rete ferroviaria (importi in milioni di Euro)

(importi in milioni di euro)

N.	OPERE	IMPORTO TOTALE LAVORI	Imp. totale produzione al 30/11/2013	Produzione stimata dal 1.12.2013 al 30.11.2014	Imp. totale produzione stimata al 30.11.2014	% Stimata Avanzamento lavori al 30.11.2014	Importo totale produzione stimata dal 1.12.2013 al 31.5.2014	Importo totale produzione eseguita dal 1.12.2013 al 31.5.2014	Importo totale produzione stimata dal 1.6.2014 al 30.11.2014	Importo totale produzione eseguita dal 1.6.2014 al 30.11.2014	Importo totale produzione anno 2014
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,3	700,3	36,7	737,0	64%	14,7	16,5	22,0	17,3	33,8
2	0240 - Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	622,4	146,2	25,3	171,5	28%	3,9	8,0	21,4	9,8	17,8
3	0260_Ant_Gare - Raddoppio Lunghezza-Guidonia (*)	149,7	26,4	3,7	30,1	20%	1,5	0,0	2,2	0,4	0,4
4	0267 - Ant_Gare - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	223,0	105,3	5,4	110,7	50%	0,5	8,3	4,9	12,1	20,4
5	0081 - Potenziamento infrastrutturale: completamento raccordo Garfagnana e raddoppio Solignano - Fornovo	557,1	479,2	13,6	492,8	88%	2,6	32,9	11,0	16,1	49,0
6	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	329,0	212,4	12,2	224,6	68%	4,9	3,0	7,3	2,5	5,5
7	1280 - Adeguamento sagoma gabarit C gallerie Direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	83,4	76,4	1,5	77,9	93%	0,6	1,2	0,9	2,3	3,5
8	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,8	212,8	30,0	242,8	26%	13,5	3,1	16,5	17,7	20,8
9	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,6	290,0	25,0	315,0	66%	5,5	5,7	19,5	6,7	12,4
10	0052 - Realizzazione quadruplicamento Porta Susa - Stura	1.040,7	956,1	9,3	965,4	93%	4,2	5,0	5,1	11,6	16,6
11	0239 - Variante di Gozzano	31,0	28,2	0,2	28,4	92%	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
13	Realizzazione del Tunnel di base del Brennero -Cunicolo esplorativo Periadriatica ed Opere Propedeutiche ambito Mules	75,0	37,7	26,2	63,9	85%	13,1	13,1	15,2	15,2	28,3
	Totale	**5.681,00**	**3.242,8**	**188,9**	**3460,1**	**61%**	**65,1**	**96,9**	**126,1**	**111,7**	**208,6**

I dati di consuntivo relativi al primo semestre saranno certificati a tutto il 31 maggio, mentre quelli relativi al secondo semestre saranno certificati a tutto il 30 novembre.

Interventi sulla rete idrica (importi in milioni di Euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 31.12.13	Produzione stimata anno 2014	Importo produzione stimata al 31.12.14	% avanzamento stimato lavori al 31.12.14	Importo produzione semestrale effettiva al 30.06.2014	Importo produzione semestrale effettiva al 31.12.2014	Produzione effettiva anno 2014	Importo produzione effettiva al 31.12.2014	% avanzamento effettivo lavori al 31.12.14
1	Regione Basilicata -Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (1° lotto funzionale)	14,96	12,86	2,10	14,96	100%	**1,00**	**0,80**	**1,80**	**14,66**	**98%**
2	Regione Basilicata - Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (2° lotto funzionale)	4,40	3,99	0,41	4,40	100%	**0,41**	**0,00**	**0,41**	**4,40**	**100%**
3	Regione Calabria - Riefficentamento rete idrica - Comune di Villapiana	1,68	0,45	0,89	1,34	80%	**0,40**	**0,49**	**0,89**	**1,34**	**80%**
4	Regione Calabria - Riefficentamento rete idrica - Comune di Cosenza	2,50	0,73	1,18	1,91	76%	**0,55**	**0,62**	**1,17**	**1,90**	**76%**
5	Regione Calabria - Adeguamento rete idrica e fognaria del Comune di Grisolia	0,77	0,67	0,10	0,77	100%	**0,05**	**0,04**	**0,09**	**0,76**	**99%**
6	Regione Sardegna - Potenziamento della portata di convogliamento della linea di adduzione del serbatoio del Simbrizzi	3,75	1,85	1,74	3,59	96%	**0,78**	**0,96**	**1,74**	**3,59**	**96%**
7	Regione Campania - Adeguamento, ristrutturazione e riqualificazione della rete idrica del Comune di Amorosi (BN)	1,36	0,10	0,90	1,00	74%	**0,05**	**0,10**	**0,15**	**0,25**	**18%**
8	Regione Campania - Potenziamento della rete idrica comunale – Alimentazione zone basse frazioni di Iannassi e Bosco Perrotta nel comune di San Nicola Manfredi (BN)	0,61	0,10	0,38	0,48	79%	**0,00**	**0,10**	**0,10**	**0,20**	**33%**
9	Regione Sicilia -Riuso delle acque depurate dal depuratore di Catania	5,88	2,50	2,00	4,50	77%	**0,10**	**0,35**	**0,45**	**2,95**	**50%**
	Totale	**35,91**	**23,25**	**9,70**	**32,95**	**92%**	**3,34**	**3,46**	**6,8**	**30,05**	**84%**

Gli importi indicati sono comprensivi dei lavori, dell' IVA e delle somme a disposizione

Per ***rilanciare gli interventi di edilizia pubblica e dare impulso all'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana*** il Ministero si è impegnato nel corso del 2014 a dare avvio a due programmi finalizzati alla riqualificazione delle città, denominati "6000 Campanili" e "Piano città" ed alla istituzione dell'anagrafe delle opere pubbliche incompiute.

Il primo "***Programma "6000 Campanili"***, previsto dall'art. 18, comma 9 del D.L. 21 giugno 2013 n. 69, c.d. "Decreto del fare" e approvato nel 2013, comprende nuovi interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, adozione di misure antisismiche, ovvero di realizzazione e manutenzione di reti viarie o telematiche, nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio. Dalle richieste pervenute entro dicembre 2013, sono risultati ammissibili 115 progetti, a cui se ne sono aggiunti altri 59 nel corso del primo semestre 2014, grazie all'incremento dei finanziamenti a disposizione.

Per tutti i 174 progetti si è provveduto alla sottoscrizione ed alla stipula dei disciplinari regolanti i rapporti tra l'Amministrazione ed i Comuni, finalizzata all'assegnazione dei finanziamenti ed al monitoraggio relativo al regolare sviluppo del programma. Alla fine di dicembre 2014, 172 comuni avevano già pubblicato il bando di gara o avviato la procedura di affidamento prescelta e 153 avevano già consegnato i lavori.

Il "***Piano città***", previsto dall'art. 12 del D.L. n. 83/2012, convertito dalla legge n. 134/2012, ha previsto la predisposizione di un Piano dedicato alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. La Cabina di regia del Piano, appositamente istituita, ha selezionato tra le 457 proposte di intervento urbanistico ed edilizio, presentate dalle amministrazioni comunali, 28 interventi, scelti per il cofinanziamento nazionale. Nel corso del 2014, sono state stipulate 12 convenzioni con i Comuni selezionati e si è provveduto a dare avvio alle procedure di monitoraggio dell'avanzamento delle attività, per un dettaglio dello stato di attuazione fisico, procedurale e finanziario degli interventi ammessi a finanziamento nell'ambito del Piano.

Con l'i***stituzione dell'elenco - anagrafe delle opere pubbliche incompiute***, il Ministero si è posto l'obiettivo di elaborare uno strumento conoscitivo delle opere incompiute, al fine di individuare le soluzioni per avviarne il completamento oppure il riutilizzo, anche con diversa destinazione rispetto a quella originariamente prevista. Sulla base dei dati forniti dalle stazioni appaltanti, dagli enti aggiudicatori e dagli altri soggetti aggiudicatori, di cui all'art. 3 del decreto legislativo n.163/2006, è stata redatta una graduatoria nella quale le opere pubbliche incompiute sono ordinate per priorità, tenendo conto dello stato di avanzamento raggiunto nella realizzazione dell'opera e del suo possibile riutilizzo. E' stato pubblicato sul sito istituzionale il 30 giugno 2014 un elenco delle 628 opere pubbliche incompiute; in particolare tutti i dati forniti dalle sopra citate amministrazioni sono confluiti nel Sistema informatico di Monitoraggio delle Opere incompiute (SIMOI), reso operativo sul sito www.serviziocontrattipubblici.it.

Priorità politica 3 – "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 *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*, per gli interventi prioritari in materia di metropolitane, ed al programma *13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"*, per gli interventi in materia di infrastrutture portuali.

Quanto al ***rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane***, l'obiettivo ha riguardato 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.
E' stato monitorato lo stato di attuazione degli interventi mediante attività di controllo, di coordinamento, di monitoraggio ed ispettiva, per verificare, anche, se l'"eseguito" e la "spesa" siano effettivamente rispondenti ai progetti ed ai quadri economici ammessi a contributo. La garanzia del co-finanziamento da parte dell'ente locale beneficiario del contributo, già garantita da specifici impegni assunti formalmente, è assicurata dal fatto che l'erogazione per il pagamento dei singoli SAL grava in parte sulle risorse statali e in parte sul co-finanziamento dell'ente locale con una percentuale di contribuzione pari a quella riconosciuta per l'intervento nella sua globalità.
L'erogazione dei finanziamenti statali viene sospesa nel momento in cui si accerta che gli interventi eseguiti non abbiano rispondenza con quelli ammessi a contributo. In tale ultimo caso, qualora la variante comporti un aumento dei costi dell'intervento, l'erogazione può riprendere solo se l'Ente beneficiario garantisce il necessario co-finanziamento.
In particolare, nell'anno 2014, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati sia con le risorse della legge n. 211/92 che con le risorse dei fondi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate). L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori, nel supporto tecnico amministrativo alle problematiche incontrate dagli Enti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

La tabella di seguito riportata, contenente gli esiti dell'attività di monitoraggio, espletata sui soggetti attuatori, evidenzia diffusi ritardi nello stato di avanzamento degli interventi. Le criticità sono legate, nella maggior parte dei casi, al ritardo nel perfezionamento degli atti contrattuali e nell'assegnazione dei fondi regionali.

Interventi nel settore delle metropolitane (importi in milioni di Euro)

importi in milioni di euro

n.	OPERE	IMPORTO AMMESSO A FINANZIAMENTO	IMPORTO CONTRATTUALIZZATO LAVORI (a)	Importo produzione stimata al 31.12.13 (b)	Produzione stimata anno 2014 (c=f+g)	Importo totale produzione stimata al 31.12.14 (d=b+c)	% totale avanzamento lavori al 31.12.14 (e=d/a)	Importo produzione stimata 1° semestre 2014 (f)	Importo produzione stimata 2° semestre 2014 (g)	Importo produzione effettiva 1° semestre 2014 (h)	Importo produzione effettiva 2° semestre 2014 (i)
1	**VERONA:** Rete filoviaria urbana	119,03	104,64	0,45	13,20	13,65	13,04%	6,70	6,50	0,00 (1)	0,00
2	**VENEZIA:** Linea tramviaria Favaro - Mestre - Marghera - Venezia	171,39	164,00	159,00	5,00	164,00	100,00%	3,00	2,00	3,40	1,00
3	**MILANO:** Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1819,70	1819,70	51,50	261,00	312,50	17,17%	133,00	128,00	66,18	71,83
4	**MILANO:** Metropolitana linea M5 tratta Garibaldi - San Siro	871,88	871,88	610,00	208,00	818,00	93,82%	113,00	95,00	84,88	77,79
5	**ROMA:** Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dei Cenci	131,44	111,56	60,18	4,24	64,42	57,74%	4,24	0,00	1,45	0,86
6	**FERROVIE DEL SUD-EST:** Adeguamento normativo impianti	44,00	38,18	23,00	15,18	38,18	100,00%	13,28	1,90	10,00	1,00
7	**PALERMO:** Sistema tramviario	286,03	229,12	171,50	18,00	189,50	82,71%	9,00	9,00	12,13	20,60
8	**PALERMO:** Metroferrovia Giachery-Lolli	152,10	104,22	0,00	14,00	14,00	13,43%	7,00	7,00	0,00 (2)	1,38
9	**FERROVIA CIRCUMETNEA:** Galatea- Giovanni XXIII	27,34	107,4	0,00	3,98	3,98	17,49%	2,19	1,79	0,00 (3)	0,00
10	**FERROVIA CIRCUMETNEA:** Metropolitana Borgo - Nesima	90,20	78,31	55,22	23,09	78,31	100,00%	13,85	9,24	3,24	5,08
	totale	3.713,11									

1) Il Progetto Definitivo è stato approvato dalla D.G. per STIF e TPL nel maggio 2014. E' in fase di redazione il progetto Esecutivo

2) I lavori sono in fase di consegna. Ci sono state problematiche connesse alla consegna delle aree.

3) Il Progetto esecutivo è stato approvato dalla Giunta Comunale di Palermo in data 7/2/2014 e sono state sostanzialmente completate tutte le attività di messa a disposizione delle aree necessarie per la consegna dei lavori all'Appaltatore.

Quanto al ***rilancio degli interventi in materia di infrastrutture portuali***, l'attività di vigilanza ed impulso è affidata alle Autorità portuali, coordinate e stimolate dalle competenti strutture ministeriali. La direzione generale competente nell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali, già finanziate ed in corso di esecuzione ha provveduto, nel periodo in esame, con riferimento a 10 interventi infrastrutturali selezionati, anche alla luce dei risultati refertati nel corso dell'anno precedente, a richiedere i dati necessari alla costruzione del modello del fenomeno da monitorare, sollecitando ove necessario le Autorità portuali inadempienti.
Il monitoraggio ha mostrato dei sostanziali ritardi a livello generalizzato nello stato di avanzamento dei lavori, particolarmente rilevanti per le opere di seguito indicate:

- LA SPEZIA: bonifica ed escavo fondali antistanti il molo Garibaldi;
- LA SPEZIA: nuovo molo MMI a maripernam;
- RAVENNA: approfondimento canale Piombone 1^ fase.

I ritardi sono conseguenti, nella maggior parte dei casi, a problematiche connesse alle procedure di gara, agli iter approvativi e solo marginalmente ad inconvenienti di carattere tecnico.
Più in generale, la realizzazione di opere di ingegneria marittima risulta significativamente condizionata dalle severe prescrizioni di natura ambientale vigenti in Italia, che penalizzano la portualità nel nostro Paese a vantaggio di quella di Paesi concorrenti dotati di maggiore flessibilità operativa e di disposizioni meno stringenti. Il problema è stato posto anche in sede comunitaria, per stimolare gli organismi dell'Unione Europea a prevedere una normativa comune o, almeno, un ravvicinamento delle legislazioni in materia di tutela ambientale per le opere marittime, al fine di evitare possibili distorsioni di concorrenza dei porti europei.
La Commissione si è riservata una valutazione in proposito ma sembra poco probabile che gli altri Stati membri dimostrino disponibilità ad un serio esame della problematica.

Interventi su opere affidate alle Autorità portuali (importi in Euro)

Autorità Portuale	Opere	Costo opera	Importo finanziato	Importo contrattualizzato per lavori (a)	Importo produzione stimata al 31.12.13 (b)	Produzione stimata anno 2014 (c=f+g)	Importo totale produzione stimata al 31.12.14 (d=b+c)	% totale avanzamento lavori al 31.12.14 (e=d/a)	Importo produzione stimata 1° semestre 2014 (f)	Importo produzione stimata 2° semestre 2014 (g)	Importo produzione effettiva 1° semestre 2014 (h)	Importo produzione effettiva 2° semestre 2014 (i)
Ancona	Lavori di 3^ fase	70.000.000,0	70.000.000,0	56.000.000,00	13.000.000,00	27.000.000,00	40.000.000,00	71,43	12.000.000,00	15.000.000,00	12.000.000,00	12.000.000,00
La Spezia	bonifica ed escavo fondali antistanti il molo Garibaldi	25.591.857,0	10.744.400,0	23.262.998,01	0,00	23.262.998,01	23.262.998,01	100,00	11.631.499,00	11.631.499,01	0,00	0,00
La Spezia	Nuovo Molo MMI a mariperman	8.025.000,0	8.025.000,0	5.750.463,15	0,00	4.000.000,00	4.000.000,00	69,56	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00	0,00
Civitavecchia	Completamento el porto commerciale di Gaeta	33.085.062,0	33.085.000,0	gara in corso di predisposizione	1.082.180,43	9.869.642,32	10.951.822,75	0,00	1.869.642,32	8.000.000,00	1.557.220,20	2.383.469,01
Napoli	Adeguamento strutturale bacino in muratura n.2	23.170.000,0	18.370.329,1	18.130.353,71	2.520.675,59	11.500.000,00	14.020.675,59	77,33	5.500.000,00	6.000.000,00	3.355.970,37	637.364,01
Napoli	Lavori di adeguamento della darsena a terminal contenitori, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento	154.000.000,0	112.245.793,4	85.376.070,93	15.000.000,00	35.000.000,00	50.000.000,00	58,56	17.500.000,00	17.500.000,00	23.630.828,55	16.426.521,54
Piombino	Tombamento Darsena Lanini	2.450.000,0	2.450.000,0	**1.699.962,83**	840.000,00	859.962,83	1.699.962,83	100,00	500.000,00	137.253,51	0,00	965.265,58
Ravenna	Approfondimento canale Piombone 1^ fase	27.706.558,8	1.500.000,0	26.141.787,39	11.750.891,49	14.390.895,90	26.141.787,39	100,00	7.195.447,95	7.195.447,95	1.727.866,29	1.266.266,82
Salerno	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del porto commerciale	**5.650.000,0**	4.488.400,0	3.528.819,50	3.100.000,00	428.819,50	3.528.819,50	100,00	200.000,00	228.819,00	1.042.701,85	2.079.968,46
Savona	Realizzazione della nuova sede dell'Autorità portuale	8.234.000,0	4.912.652,5	6.740.000,00	2.200.000,00	4.540.000,00	6.740.000,00	100,00	1.500.000,00	3.040.000,00	1.000.000,00	2.075.000,00

✓ ***Miglioramento dei servizi di trasporto***

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità"*, al programma *13.4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo"*, al programma *13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"* e, nell'ambito della missione *14. "Infrastrutture pubbliche e logistica"* al programma 14.11 *"Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali"*.

L'attività di ***monitoraggio sulla regolarità del servizio aereo*** (implementazione della vigilanza sull'ENAC) è stata attuata attraverso il monitoraggio dei voli di collegamento aereo sulle rotte Bolzano-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Bolzano dalla società Darwin Airline SA, aggiudicataria della gara di appalto per l'esecuzione di detti collegamenti aerei in esclusiva e con compensazione finanziaria a carico dello Stato.
Le frequenze minime per la rotta Bolzano–Roma Fiumicino e viceversa, sono le seguenti:

a) n. 4 voli giornalieri in andata e 4 voli giornalieri in ritorno dal lunedì al venerdì per tutto l'anno;
b) n. 1 volo giornaliero in andata e 1 volo giornaliero in ritorno nelle giornate di sabato e domenica e festivi infrasettimanali per tutto l'anno.

Per esigenze di mercato il programma generale dei voli, di cui al punto a), può essere soggetto (previa comunicazione anticipata ad ENAC ed alla Provincia autonoma di Bolzano) ad una riduzione massima di 90 collegamenti l'anno.
Si è provveduto, relativamente ai quattro trimestri 2014, alla raccolta ed alla elaborazione dei dati pervenuti dall'ENAC e quindi alla verifica (attraverso apposite schede sia analitiche mensili che di sintesi trimestrali) della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate dal vettore Darwin Airline SA, operante le rotte in questione, ed il numero di frequenze minime previste dal D.M. 8 gennaio 2013, n. 5.
Nella convenzione sottoscritta tra ENAC e la Darwin Airline SA, il vettore si è impegnato ad effettuare per ciascun anno almeno il 99% dei voli previsti con un margine di cancellazioni massimo dell'1%, per motivi documentati, direttamente imputabili al vettore con esclusione dei casi di forza maggiore; la convenzione prevede inoltre che il vettore corrisponda all'ENAC, a titolo di penale, la somma di 3.000,00 Euro per ogni volo annullato.
L'azione di monitoraggio ha messo in rilievo una carenza rispetto alle previsioni, con un volume di voli annullati pari, complessivamente, a 151. Il mancato rispetto dell'operativo previsto dei voli è stato imputato a:

- problemi meteo (62 voli annullati);
- problemi esterni alla compagnia (17 voli annullati);
- problemi interni alla compagnia. (72 voli annullati).

Pertanto la compensazione spettante alla compagnia andrà ridotta per la quota parte relativa a tale numero di voli annullati, tenendo conto delle franchigie previste dalla convenzione.

Un'importante linea di attività del Ministero riguarda il ***finanziamento degli enti locali***, finalizzato al potenziamento ed all'efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati. La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli enti beneficiari, propedeutica

all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L'obiettivo collegato a tale linea di attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

L'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, ha istituito il *"Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico"*. Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del d.lgs 28 agosto 1997 n. 281 ed èdiretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 miliardi di euro; a decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

E' stato altresì predisposto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di riparto alle regioni dell'acconto pari al 60% del fondo di 5 miliardi di euro, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013.

L'acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato D.P.C.M..

L'attività istruttoria ha dovuto tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, ed ha posto particolare attenzione:

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli enti regionali deve consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 bis, comma 3.

Il raggiungimento degli obiettivi è verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo

e quantitativo dei servizi a domanda elevata", l'indicatore è l'incremento annuale del "load factor" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del load factor;

- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi", l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn-over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il paese sta attraversando;
- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del "Fondo" ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti.

Nel corso del 2014, l'attività istruttoria da parte dei competenti uffici del Ministero si è svolta senza particolari criticità e sono stati erogati tutti i finanziamenti relativi ad istanze regolarmente pervenute.

Priorità politica 4 "Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero"

Obiettivi strategici correlati:

✓ ***Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità***

L'obiettivo ***Attuazione delle iniziative previste nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità*** è trasversale a tutti i Centri di responsabilità amministrativa, e comprende le seguenti azioni:

- integrazione ed aggiornamento nella pubblicazione dei dati sul sito istituzionale;
- attuazione del bilancio sociale;
- monitoraggio ed aggiornamento degli standard di qualità dei servizi erogati.

Quanto all'***adozione del Piano triennale per le azioni positive***, finalizzato anche alla ***promozione delle pari opportunità***, il gruppo di lavoro interdipartimentale, alla scopo nominato, ha programmato e realizzato il coordinamento ed il raccordo di tutte le strutture centrali e periferiche coinvolte, nonché dei soggetti esterni in materia di pari opportunità, al fine di aggiornare il Piano 2014 – 2016. Ogni Centro di responsabilità ha attuato, inoltre, le iniziative di propria competenza per dare effettiva attuazione al Piano 2013 – 2015.

Inoltre, nel corso del 2014, un'ulteriore linea di attività ha riguardato la definizione delle modalità per ***l'interscambio dei dati tra il Ministero e l'ANIA (Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici)***, in merito alle informazioni relative alle coperture assicurative RCA dei veicoli, al fine di rendere disponibili ai cittadini ed alle forze dell'ordine l'elenco dei veicoli sprovvisti di copertura assicurativa.
Così come previsto dall'articolo 31 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni in legge 24 marzo 2012, n. 27, recante *"Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività"*, sono state realizzate le procedure informatiche e sono stati messi a disposizione delle forze dell'ordine e delle Prefetture gli elenchi dei veicoli non coperti da polizza assicurativa. Attraverso il portale dell'automobilista, disponibile anche attraverso un'apposita applicazione opportunamente sviluppata per dispositivi *smartphone*, è stato inoltre consentito l'accesso ai cittadini per poter effettuare le verifiche della copertura assicurativa in tempo reale, digitando la targa del veicolo interessato. I dati delle coperture assicurative per la responsabilità civile verso terzi, per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli, vengono acquisiti giornalmente sul sistema informatico del Ministero attraverso il collegamento con ANIA. Durante il 2014 i comandi dei vigili urbani e reparti di polizia stradale hanno utilizzato proficuamente il sistema di verifica suddetto, in quanto le procedure informatiche sono accessibili anche attraverso *web services* e integrate con i software gestionali in uso alle forze dell'ordine.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2014 *Tav. 1*

MISSIONE		PROGRAMMA		ATTIVITA'
004	L'Italia in Europa e nel mondo	016	Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	Realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero
007	Ordine pubblico e sicurezza	007	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Assicurazione del controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di shipsecurity e port facilities-security e attività anticrimine e antimmigrazione in concorso con le Forze di polizia; Prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli; Vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche al fine di preservarle e di tutelarne i beni archeologici sommersi; Salvaguardia della fauna marina regolamentando e controllando le attività di pesca; Controllo del demanio marittimo; Concorso in soccorsi per disastri naturali; Gestione amministrativa, reclutamento e mobilitazione personale Marina Militare
013	Diritto alla mobilità	001	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale; Applicazione del piano nazionale della sicurezza stradale; Sviluppo delle attività di servizio ai cittadini e alle imprese della Motorizzazione Civile
		002	Autotrasporto ed intermodalità	Pianificazione, sviluppo e vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transhipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi, gli interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto e pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale
		004	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale; Partecipazione ad organismi internazionali; Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi; Sviluppo del sistema aeroportuale; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo; Vigilanza sull'attuazione dei programmi

				infrastrutturali aeroportuali
		005	Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotaia nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete ferroviaria; Contratto di servizio con Trenitalia; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario
		006	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Sviluppo della mobilità locale attuando politiche per il trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari, per organizzare, coordinare e regolamentare la navigazione costiera ed interna
		009	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unita' da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attivita' internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalmeccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinandone il lavoro, gestendo gli uffici di collocamento della gente di mare e ponendo in essere interventi per la formazione e l'addestramento; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
14	Infrastrutture pubbliche e logistica	005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica; Approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate; Finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia
		009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici; Certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni; Supporto in materia di regolazione; Normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera; Opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilità' ciclistica
		010	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche; Definizione programma di edilizia penitenziaria; interventi speciali
		011	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Interventi finanziari Convenzione ANAS; Vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale; Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, citta' metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse

17	Ricerca e innovazione	006	Ricerca nel settore dei trasporti	Favorire la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attivita' in ambito internazionale; Sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull'autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaia e aereo; Incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore
19	Casa e assetto urbanistico	002	Politiche abitative, urbane e territoriali	Definizione programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata; Vigilanza su cooperative edilizie; Fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni
32	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002	Indirizzo politico	Programmazione e coordinamento generale dell'attivita' dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il ministero (attivita' di diretta collaborazione all'opera del ministro). Valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo
		003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	Svolgimento di attivita' strumentali a supporto delle Amministrazioni per garantirne il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attivita' di informazione e di comunicazione...)
33	Fondi da ripartire	001	Fondi da assegnare	Risorse da assegnare in ambito PA - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2014 — *Tav. 2*

	Organico ex dpcm 22.1.2013 (attuativo della legge 135/2012)	**Organico ex dpcm 11.2.2014** (attuativo di varie leggi che hanno disposto aumenti specifici d'organico)	**Organico ex dpcm 30.9.2014** (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivca nel MIT)		**Presenti in servizio al 31 dicembre 2014**
Dirigenti	38	39	39	Dir 1	38
	181	195	195	Dir 2	178
totale Dirigenti	**219**	**234**	**234**	**totale Dirigenti**	**216**
Area 3	2.464	2.576	2.634	A3 F7	0
				A3 F6	116
				A3 F5	325
				A3 F4	773
				A3 F3	1.053
				A3 F2	178
				A3 F1	124
				Totale 3° area	**2.569**
Area 2	4.554	4.569	4.619	A2 F6	0
				A2 F5	600
				A2 F4	1.358
				A2 F3	1.478
				A2 F2	757
				A2 F1	286
				Totale 2° area	**4.479**
Area 1	507	507	507	A1 F3	597
				A1 F2	32
				A1 F1	9
				Totale 1° area	**638**
totale Aree	**7.525**	**7.652**	**7.760**	**Totale Aree**	**7.686**
TOTALE	**7.744**	**7.886**	**7.994**	**TOTALE**	**7.902**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2014 — *Tav. 3*

Categorie professionali		Numero addetti								Retribuzione media (euro) (dati forniti da FP e MEF per la redazione della dotazione organica)
		Tempo indeterminato				Tempo determinato		Totale		
		Partime		Tempo pieno						
		2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2014
Dirigenti	Dir 1	0		25	24	12	14	37	38	227.367
	Dir 2	0		183	171	8	7	191	178	110.741
	TOTALE DIR	0	0	208	195	20	21	228	216	
Area 3	F7	0	0		0			0	0	38.423
	F6	5	4	143	112			148	116	
	F5 - C3S	18	16	324	309			342	325	
	F4 - C3	53	47	816	726			869	773	
	F3 - C2	68	64	997	989			1.065	1.053	
	F2 - C1S	26	23	153	155			179	178	
	F1 - C1	8	7	142	117			150	124	
	totale									
Area 2	F6	0	0		0			0	0	29.810
	F5	51	46	572	554			623	600	
	F4 -B3S	145	142	1.235	1.216			1.380	1.358	
	F3 - B3	180	171	1.353	1.307			1.533	1.478	
	F2 - B2	64	67	747	690			811	757	
	F1 - B1	47	50	253	236			300	286	
	totale									
Area 1	F3	38	40	590	557			628	597	25.655
	F2 - A1S	3	2	29	30			32	32	
	F1 - A1	0	0	9	9			9	9	
	totale									
	TOTALE AREE	706	679	7.363	7.007	0	0	8.069	7.686	

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tav. 4

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2014 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVI STRATEGICI
1. SICUREZZA	13. Diritto alla mobilità 14. Infrastrutture pubbliche e logistica 32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici 14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità 32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
		14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Nuovo Regolamento europeo sui prodotti da costruzione: controlli dei requisiti dei prodotti da costruzione
			Attività di vigilanza sui prodotti da costruzione per uso strutturale
			Semplificazione delle procedure amministrative per la sicurezza delle dighe
			Messa in sicurezza delle costruzioni di competenza del Ministero
	13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 13.2 Autotrasporto ed intermodalità 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti
		13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo

Tav. 4

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2014 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITA' POLITICA	***MISSIONE***	***PROGRAMMA***	***OBIETTIVI STRATEGICI***
1. SICUREZZA	*7. Ordine pubblico e sicurezza*	*7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*	*Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo*
			Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse
2. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	*14. Infrastrutture pubbliche e logistica* *19. Casa e assetto urbanistico* *32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche*	*14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*	*Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche*
		14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali *32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza*	*Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie*
		14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità *19.02 Politiche abitative, urbane e territoriali* *32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza*	*Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana*
3. INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	*13. Diritto alla mobilità* *14. Infrastrutture pubbliche e logistica*	*13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale* *13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne*	*Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali*
		13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale 14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	*Miglioramento dei servizi di trasporto*

Tav. 4

QUADRO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI 2014 CORRELATI A PRIORITA' POLITICHE, MISSIONI E PROGRAMMI

PRIORITA' POLITICA	***MISSIONE***	***PROGRAMMA***	***OBIETTIVI STRATEGICI***
4. IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	*7. Ordine pubblico e sicurezza*	*7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*	*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*
	13. Diritto alla mobilità	*13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale*	*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	*14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni*	*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*
	32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	*32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza*	*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità*

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2014 **Tav. 5**

SPESA PER MISSIONI, PROGRAMMI E PRIORITA' POLITICHE

(importi in migliaia di Euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2013 (d)	2014 (e)	2015 (e)	2016 (e)	2013	2014	2013	2014	2013	2014	A	B	C
4. L'Italia in Europa e nel mondo	4.16 Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale		100.000	192	94	95	100.000	192	100.000	3.969				X	
Totale			**100.000**	**192**	**94**	**95**	**100.000**	**192**	**100.000**	**3.969**	-	-			
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	763.986	757.855	741.821	737.544	728.241	711.063	722.175	711.018	10.654	11.286		X	
Totale			**763.986**	**757.855**	**741.821**	**737.544**	**728.241**	**711.063**	**722.175**	**711.018**	**10.654**	**11.286**			
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	369.994	354.498	256.697	230.799	342.032	318.900	337.957	309.728	3.874	3.806		X	
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	SICUREZZA	331.021	336.559	362.989	350.043	308.445	334.400	273.861	309.554	100	97		X	
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo		142.110	125.788	89.481	87.109	140.524	82.707	211.275	73.707	81	82		X	
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	47.543	49.489	776.075	597.400	47.461	48.963	39.942	16.465	75	66		X	
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	5.841.169	5.727.931	6.098.609	5.662.217	5.760.148	5.664.412	5.814.510	5.607.022	87	78		X	
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	1.085.572	900.547	693.212	727.651	876.184	745.974	931.452	832.559	171	161		X	
Totale			**7.817.409**	**7.494.812**	**8.277.063**	**7.655.219**	**7.474.794**	**7.195.356**	**7.608.997**	**7.149.035**	**4.388**	**4.290**			

14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	55.251	50.137	42.042	41.888	46.058	39.657	44.583	37.486	285	274		x	
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	6.629	7.548	4.451	4.441	5.617	54.336	6.422	5.322	66	58		x	
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	3.424.768	3.402.778	2.675.354	2.419.190	3.283.961	2.833.012	2.545.874	2.868.328	1.603	1.558		x	
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	1.237.686	1.631.254	1.112.920	998.696	867.856	1.427.177	680.961	1.060.458	67	64		x	
Totale			**4.724.334**	**5.091.717**	**3.834.767**	**3.464.215**	**4.203.492**	**4.354.182**	**3.277.840**	**3.971.594**	**2.021**	**1.954**			
17. Ricerca e innovazione	17.6 Ricerca nel settore dei trasporti		4.251	4.382	4.150	4.150	4.208	4.161	5.579	4.153				x	
Totale			**4.251**	**4.382**	**4.150**	**4.150**	**4.208**	**4.161**	**5.579**	**4.153**	**-**	**-**			
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	295.270	327.439	284.279	211.246	270.377	284.146	263.271	272.439	65	64		x	
Totale			**295.270**	**327.439**	**284.279**	**211.246**	**270.377**	**284.146**	**263.271**	**272.439**	**65**	**64**			
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	14.424	14.095	12.984	12.978	12.687	11.725	18.882	11.818	161	177		x	
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	85.935	73.807	29.665	29.638	73.265	66.929	69.130	69.023	983	1.067		x	
Totale			**100.359**	**87.902**	**42.649**	**42.616**	**85.952**	**78.654**	**88.012**	**80.841**	**1.144**	**1.244**			
33. Fondi da ripartire	33.1 Fondi da assegnare		5.583	3.680	756.109	48.473	839	-	4.733	3.867				x	
Totale			**5.583**	**3.680**	**756.109**	**48.473**	**839**	**-**	**4.733**	**3.867**	**-**	**-**			

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da fonte budget dello Stato (per il 2013 estratti dalla "*rilevazione costi*" e per il 2014 dal "*budget rivisto*"). Per il programma 7.7 sono indicati gli anni-persona del personale civile.
(c) A: basso B: medio C:alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.
(d) stanziamenti definitivi di competenza.
(e) previsioni stanziamenti di competenza legge di Bilancio 23 dicembre 2014, n. 191

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0048191-31/12/2015-D

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

RAPPORTO SULL'ATTIVITA' DI ANALISI E DI REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO – ARTICOLO 9, COMMA 1 – QUATER DEL D.L. 185/2008

PREMESSA

Nel corso dell'esercizio finanziario 2014 si è attuata la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iniziata con la pubblicazione del D.P.C.M. n. 72 dell'11 febbraio 2014, in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legge n. 95 del 2012 che prevedeva una riduzione del 20% delle unità dirigenziali di I e II livello ed una riduzione del 10% delle unità appartenenti alle diverse Aree, e completata con l'entrata in vigore del Decreto Ministeriale di II livello n. 346 del 2014 entrato in vigore il 25 febbraio 2015.

Il nuovo assetto organizzativo ed il trasferimento di intere direzioni da un centro di responsabilità all'altro, ha comportato una riorganizzazione e/o modifica di alcune delle missioni/programma dello stato di previsione del Ministero con il conseguente spostamento di alcuni capitoli, tra i quali buona parte attinenti alle spese di funzionamento, con la loro conseguente riallocazione nei diversi centri di responsabilità, riallocazione concretizzatasi nel Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017–Tabella X- .

Pertanto, nell'esercizio finanziario 2014 preso in esame, la struttura del Ministero non era stata ancora sottoposta a riorganizzazione amministrativa-contabile e risultava essere la stessa dei precedenti anni.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Le informazioni di seguito riportate e i dati contabili inseriti nelle tabelle allegate, secondo quando indicato nella circolare della Ragioneria generale dello Stato n. 38 del 15 dicembre 2010, provengono da tutte le strutture sia centrali che periferiche di questa Amministrazione.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

In via preliminare si osserva che i tagli degli stanziamenti di bilancio sui capitoli appartenenti alla categoria dei consumi intermedi, disposti negli ultimi esercizi finanziari sia da legge di bilancio che a seguito di ulteriori disposizioni normative e da relativi accantonamenti, diventano sempre più consistenti ed impediscono quindi di ricorrere, se non in misura ridotta, all'utilizzo di strumenti di flessibilità e di programmazione. In particolare, l'incertezza sulla effettiva disponibilità delle risorse, che vengono assegnate in diversi momenti dell'esercizio finanziario su alcuni capitoli alimentati da riassegnazioni in corso d'anno e spesso a chiusura dell'esercizio finanziario, nonché i ripetuti tagli lineari che il Ministero dell'Economia e delle Finanze applica in diversi momenti dell'anno, comportano la necessità di rimodulare continuamente una programmazione contabile di partenza (crono programmi) con ripercussioni e rallentamenti sul funzionamento degli uffici, sia della sede centrale che di quella periferica, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti legislativamente previsti.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con meri tagli lineari, è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

sulle situazioni organizzative e funzionali che questa Amministrazione avrebbe dovuto affrontare.

Le implicazioni sono risultate ancora più negative per effetto della complessità della struttura organizzativa distribuita sul territorio nazionale e dei numerosi provvedimenti di riordino del Ministero stesso che ha vissuto nell'ultimo decennio radicali modifiche istituzionali.

Si è cercato, pertanto, negli ultimi anni di focalizzare l'attenzione sulla razionalizzazione della spesa per beni e servizi con l'obiettivo di migliorare la qualità degli acquisti, la rapidità delle procedure di approvvigionamento pubblico e la riduzione dei costi, mantenendo l'efficacia e l'efficienza del Ministero nello svolgimento dei propri compiti istituzionali assegnati.

Spese correnti

A livello centrale si segnalano le seguenti posizioni debitorie.

Missione ordine pubblico e sicurezza –

Programma della sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste.

Nell'esercizio finanziario 2014 si sono cumulate due posizioni debitorie particolarmente rilevanti, nei confronti della società Telecom Italia S.p.A., la quale assicura servizi radioelettrici inerenti la sicurezza della navigazione marittima, nonché quelli inerenti il sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System) e nei confronti della società Poste Italiane SpA che effettua servizi postali per tutti i comandi territoriali delle Capitanerie di Porto .

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quanto ai debiti contratti con la società Telecom Italia S.p.A pari a 6,2 milioni di euro, essa svolge attività, in virtù del carattere di pubblico servizio, che hanno la caratteristica di obbligatorietà in attuazione della normativa internazionale (regole 4, 5, 7, 8 e 9 del capitolo IV, come sostituito dagli emendamenti del 1988, dell'allegato alla Convenzione SOLAS 1974/83, ratificata e resa esecutiva con Legge 23 maggio 1980, n. 313), ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Tale situazione è di estrema criticità, in quanto il debito che si forma sul capitolo 2200/01, da cui sono tratte le risorse finanziarie finalizzate ad onorare il contratto scaduto il 31 dicembre 2008 e prorogato in via tecnica con la società Telecom Italia S.p.A., non solo risulta essere di importo significativo ma aumenta di anno in anno a parità di costi del servizio, in conseguenza dei tagli operati sul bilancio dalle ripetute manovre di contenimento della spesa. Ne è la riprova che solo l'accesso al Fondo di cui all'articolo 1, comma 50 della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 ha permesso di azzerare il debito fino al 31 dicembre 2012.

Al riguardo, lo stanziamento insufficiente ha comportato che la gara espletata per l'affidamento dei servizi in discorso nel biennio 2009/2010 sia andata deserta; ciò ha provocato l'attuale anomala situazione nella quale la società Telecom Italia S.p.A. continua ad effettuare le attività connesse alla sicurezza della navigazione, obbligatorie per legge, in assenza di uno strumento contrattuale.

Quanto invece alla situazione debitoria nei confronti della società Poste Italiane SpA, pari a 2,7 milioni di euro, si segnala che, in ragione dell'articolo 2, comma 17 della legge 23 dicembre 1996 n. 262 che ha stabilito l'abolizione della

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

franchigia postale il Comando generale delle Capitanerie di Porto paga mensilmente le spese postali generate da tutti i Comandi dipendenti. La maggior parte del debito è costituita da oneri fatturati, ma non accertati ai sensi della circolare 17 marzo 1997, n. 21 riferiti al periodo 2001/2013.

Missione 32 "servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni Pubbliche – programma servizi istituzionali" – Programma 3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza".

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche appartenenti a questa Amministrazione, che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati su tutto il territorio nazionale, che si trovano ormai da diversi anni in estrema sofferenza e la cui riorganizzazione finalizzata ad un piano rientro risulta essere estremamente complessa da attuare senza correre il rischio di inficiare il servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata.

Di seguito , si forniscono di seguito taluni essenziali elementi di valutazione sulle spese di funzionamento

Circa le **spese postali** va rilevato che la gestione di tutta la corrispondenza cartacea di questa Amministrazione, centrale e periferica, è affidata a Poste Italiane attraverso un servizio di affrancatura e consegna di buste e/o pacchi, servizio telegrammi, servizio pick up.

Questa moltitudine di servizi e fruitori ha comportato l'accensione di tanti conti contrattuali e di credito. La complessità di gestione contabile di tali servizi,

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

unitamente agli insufficienti stanziamenti di bilancio ha favorito l'accumularsi di debiti nei confronti di Poste Italiane negli anni precedenti. Attraverso il ricorso alle procedure previste dal decreto legge n. 35 del 2013 e a specifiche variazioni compensative il debito pregresso è stato sanato.

Ciò non toglie che gli attuali stanziamenti di bilancio sono del tutto insufficienti per soddisfare il fabbisogno dell'Amministrazione. Quindi per evitare in futuro l'accumularsi di nuovi debiti, si rende necessario da un lato incrementare annualmente la disponibilità finanziaria dei capitoli di bilancio dedicati alle spese postali, dall'altro ridurre il fabbisogno. A tal riguardo, la Direzione generale del personale e degli affari generali si sta adoperando attraverso le seguenti iniziative innovative, sinteticamente descritte:

1. Dematerializzazione dei flussi documentali a partire dalla Direzione generale degli affari generali e del personale: l'utilizzo massivo della firma digitale e posta elettronica certificata, esteso a tutta l'Amministrazione, ha permesso l'abbattimento dei costi del 20%.
2. Semplificazione della gestione contabile attraverso una razionalizzazione dei conti contrattuali e di credito, coerenti con il recente assetto organizzativo.
3. Affiancare alla centralizzazione contabile delle spese postali la centralizzazione contrattuale delle stesse, prevedendo il ricorso al libero mercato, ove possibile.

Per quanto riguarda la fornitura di materiale di **facile consumo** per le sedi Centrali di questa Amministrazione, la fornitura di **beni mobili** nonché tutti i contratti relativi alle **utenze** occorre far presente che nel corso degli anni gli

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

stanziamenti sui pertinenti capitoli di spesa hanno subito notevoli contrazioni, mentre le tariffe relative alle utenze sono aumentate (AMA - GAS - ENERGIA ELETTRICA - ACEA). Tale aumento dei costi ha generato una situazione debitoria conisderevole, tenuto conto dell'attività trasversale della Direzione Generale del Personale nei confronti del personale allocato nelle sedi principali di questa Amministrazione (Via Nomentana ex LL.PP. – Via Caraci ex Min.Trasporti – Via dell'Arte ex Marina – Viale del Policlinico sede staccata UCB con spese a nostro carico).

Circa le sedi periferiche la contrazione delle risorse destinate alle sedi decentrate ha comportato una drastica riduzione delle assegnazioni con conseguente accumulo di debiti fuori bilancio che complessivamente ammontano ad euro 6.243.77,74 scaturiti dalla necessità comunque di garantire la funzionalità degli uffici, nonché la gestione degli immobili nel rispetto della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel corso dell'anno 2014 si sono attuate una serie di misure volte alla razionalizzazione della spesa, in primis la chiusura delle sedi.

Sono state infatti chiusi i seguenti uffici:

per il Dipartimento dei trasporti , la navigazione, gli affari generali e il personale:

1) Ufficio Motorizzazione Civile di Cuneo, comune di Alba;
2) Ufficio Motorizzazione Civile Comune di Reggio Emilia.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

per il Dipartimento delle infrastrutture, i sistemi informativi e statistici:

1) Ufficio Provveditorato alle OO.PP. Marche – ex ufficio OO.MM., con sede in via N. Sauro, comune di Fano (PU);
2) Ufficio tecnico dighe Lombardia, con sede in Milano, via Cordusio.
3) Sede Mit, Montecompatri (RM).

Sono state altresì poste in essere misure di razionalizzazione soprattutto con riferimento alle spese per autovetture di servizio e per la telefonia.

Spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro

Parimenti incomprimibili sono da considerare le spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro, riferibili al personale operante sia presso le sedi centrali che periferiche dell'Amministrazione, in ottemperanza delle disposizioni imperative del D. L.vo 81/2008. Tali somme sono particolarmente onerose per le categorie di lavoratori assegnati a mansioni di natura squisitamente tecnica. Corre l'obbligo di sottolineare che, se da un lato l'Amministrazione è tenuta ad uniformarsi alle previsioni normative dall'altro, sarebbe opportuno dotare i capitoli di spesa delle risorse finanziarie necessarie.

Missioni

Molti uffici dell'Amministrazione espletano la loro attività svolgendo missioni e sopralluoghi sia di natura amministrativa che tecnica. Per quanto riguarda dette spese, i capitoli di spesa pertinenti risultano carenti di adeguata copertura finanziaria; in particolare modo le attività di ispezione e vigilanza di competenza dei

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Provveditorati interregionali alle OOPP, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica, risultano vieppiù carenti di copertura attesa l'abrogazione delle norme di cui al RDL 5 settembre 1938 n.1536 e la legge 180 del 11 marzo 1953, nonchè con l'emanazione dell'art.24 del DL 112/08 convertito in legge 133/08 che, pur importando il venir meno della copertura finanziaria dei rimborsi spese dovuti a detto personale, non ha soppresso il compito d'istituto né tantomeno in diritto del personale ad essere rimborsato.

Infatti la copertura finanziaria di detti rimborsi spese veniva assicurata da versamenti in contro entrate su capitoli intestati a questa Amministrazione (cap. 2378) ed al Ministero dell'economia e delle finanze (cap. 2066) e gli importi in parola avrebbero dovuto essere riassegnati all'attuale capitolo 1240 (già 1244) dello stato di previsione della spesa di questo Ministero.

La procedura delle riassegnazioni non è stata mai fluida né automatica e, conseguentemente, il capitolo da ultimo citato è stato sempre carente dei fondi sufficienti per provvedere ai rimborsi spese in favore del personale dipendente che effettua tuttora, per privati o altre Amministrazioni, sopralluoghi, accertamenti e vigilanza sulle opere dei consorzi di bonifica etc. Comunque non risulta venuto meno il compito affidato dall'Amministrazione che continua ad essere svolto dal personale, ad oggi peraltro ancora in credito nei confronti dell'amministrazione per gli anni pregressi, mentre continuano invece i versamenti in conto entrate sul cap. 2066 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, a cura del Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali, delle quote per gli accantonamenti per le spese di alta sorveglianza riconosciute ai nuclei del personale

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

dei Provveditorati che certificano gli stati di avanzamento lavori per l'esecuzione di opere a cura dei consorzi di bonifica.

Atteso quanto sopra, sarebbe indispensabile disporre la reintroduzione della normativa in parola in un idoneo veicolo normativo, in quanto i compiti di cui alla normativa citata non sono venuti meno, sicché possa essere conseguentemente interrotta l'attività come sopra descritta tuttora espletata da funzionari dei Provveditorati, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere rilevanti (opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica) con eventuali pesanti ricadute sulla salute pubblica o sulla sicurezza (sistemazioni idraulico-forestali) del territorio.

Anche con riferimento alle missioni in conto privato si segnala la stessa criticità.

Il personale della Motorizzazione civile svolge, dietro richiesta dei privati, esami verifiche e certificazioni sugli impianti dei veicoli a motore , i conducenti e le officine incaricate delle revisioni periodiche, che vengono remunerati tramite i versamenti degli stessi richiedenti.

La situazione debitoria nei confronti dei privati, a favore dei quali occorre provvedere ai rimborsi relativi alle eccedenze su versamenti da loro effettuati sul capitolo 3566, ha origine nella mancata riassegnazione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze delle somme introitate sul capitolo 3566 e non riaccreditate sul capitolo 1321"Rimborsi ai privati per eventuali eccedenze sulle somme versate per richiesta di esami ecc.", -- A causa delle carenti disponibilità finanziarie è stata data la priorità alle assegnazioni per gli Uffici Periferici per pagare il personale per il lavoro svolto, nonché a versare la relativa parte previdenziale .

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Si è cercato inoltre di attuare una "politica di contenimento dei rimborsi" sollecitando gli uffici ad un più attento ed adeguato controllo nei versamenti da far effettuare ai privati.

Spese Legali

Il pagamento delle spese di giudizio (spese di natura obbligatoria) nel corso dell'anno 2014, come anche negli anni precedenti, ha prodotto notevoli situazioni debitorie esclusivamente nei confronti delle competenti Tesorerie dello Stato. Ciò a causa della scarsa o inesistente copertura finanziaria dei diversi capitoli di spesa.

Il capitolo 1640, facente capo alla direzione Generale per l'Edilizia statale e gli interventi speciali, da sempre istituito "per memoria", costringe a provvedere al pagamento dei numerosi contenziosi, sorti principalmente presso i Provveditorati, con la speciale procedura del conto sospeso. Di conseguenza maturano debiti notevoli nei confronti delle varie Tesorerie coinvolte.

Il capitolo 1158, di competenza del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale presenta un stanziamento da Legge di Bilancio pari ad € 0,00 sia in termini di competenza sia in termini di cassa.

Alla luce di quanto sopra si ritiene necessario un riordino normativo teso a semplificare la procedura di pagamento delle spese legali e ad agevolare il controllo sui contenziosi anche al fine di evitare ritardi nei pagamenti e di conseguenza l'insorgere di nuove e maggiori spese derivanti da atti di precetto, pignoramento, ecc..

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Infatti, a fronte di una ormai consolidata tendenza normativa tesa a rendere sempre più autonoma e snella l'attività degli uffici centrali e periferici dell'amministrazione, la gestione delle spese legali resta ancorata alla logica accentratrice del potere di controllo.

Oggi l'autonomia funzionale degli uffici contrasta con la complessa gestione delle spese legali che potrebbero essere direttamente pagate dall'ufficio coinvolto in un contenzioso, insieme alla sorte e agli interessi, evitando l'inutile frammentazione in più uffici ed in momenti diversi di due aspetti della stessa questione.

Ciò determinerebbe l'assoluto vantaggio di velocizzare la procedura di pagamento con un notevole risparmio di risorse economiche ed umane.

Spese in conto capitale

Per quanto riguarda l'ambito delle spese in conto capitale, in particolare quello delle opere risultano, allo stato, pendenti debiti per un importo complessivo di euro 271.343.984,48 (compreso il ricorso al pagamento in conto sospeso) derivante dal ricorso alla procedura della somma urgenza prevista dall'articolo 176 del DPR 5 ottobre 2010 n. 207 e dalle occorrenze che scaturiscono dalle sentenze e dai lodi arbitrali.

Si segnala inoltre che, sempre con riferimento alle opere, una delle motivazioni che comporta un forte rallentamento delle procedure di spesa, con conseguente prodursi di indebitamento aggiuntivo e il moltiplicarsi di ricorsi ingiuntivi è

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

rappresentata dal verificarsi della perenzione già dal terzo anno a partire da quello dell'impegno.

La perenzione amministrativa è un istituto caratteristico della contabilità pubblica, secondo il quale i residui passivi che non vengono pagati entro un certo tempo a partire dall'esercizio a cui si riferiscono vengono eliminati dal bilancio dello Stato e iscritti nel Conto del Patrimonio dello Stato tra le passività. In particolare l'art. 36 del regio decreto 2440/1923 (e successive modificazioni e integrazioni) stabilisce che i residui delle spese correnti (ad es. di funzionamento) e delle spese in conto capitale (ad es. di investimento) non pagati entro il secondo esercizio successivo a quello in cui è stato iscritto il relativo stanziamento – c.d. residui di lettera c) – si intendono perenti agli effetti amministrativi. Le somme eliminate possono riprodursi in bilancio con riassegnazione ai pertinenti capitoli degli esercizi successivi, qualora il creditore ne richieda il pagamento (purché non sia trascorso il periodo di «prescrizione» giuridica del suo diritto), con prelevamento dagli appositi "fondo speciale per la riassegnazione dei residui perenti delle spese di parte corrente" e "fondo speciale per la riassegnazione dei residui perenti delle spese in conto capitale", entrambi istituiti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

La procedura per la reiscrizione dei residui perenti, che viene attivata solo dietro presentazione di fattura da parte dei creditori, comporta tempi molto lunghi (anche superiori a 12 mesi) assolutamente incompatibili con gli obblighi attualmente in vigore circa i tempi di pagamento dei fornitori .

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

2. MISURE E INTERVENTI ATTUATI/PROGRAMMATI PER EVITARE LA FORMAZIONE DEI DEBITI.

2.1 Piano di rientro.

La formazione del debito scaturisce fondamentalmente dal disallineamento temporale tra contrazione delle risorse finanziarie ed interventi di razionalizzazione organizzativa e funzionale.

La riduzione degli stanziamenti, spesso con tagli lineari è infatti intervenuta su aree di spesa a forte rigidità senza un preliminare esame degli effetti sulle situazioni organizzative e funzionali.

A tal proposito, nel corso delle ultime legislature il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha operato una serie di misure, al fine di razionalizzare gli spazi degli uffici e degli archivi, riuscendo così ad ottenere una sensibile riduzione delle spese. In questo senso è iniziato un lavoro di approfondimento attinente la razionalizzazione degli spazi e della dislocazione dei diversi uffici sul territorio nazionale, teso a raggiungere ulteriori risparmi in termini contabili sulle spese di funzionamento, già da diversi esercizi finanziari in estrema sofferenza.

Tali argomentazioni sono state più volte oggetto di confronti ed analisi tra questa Amministrazione ed il Nucleo di Analisi e Valutazione della Spesa nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo conto di diversi vincoli: il livello di servizio all'utenza, il costo una tantum relativo al trasferimento / chiusura degli uffici (facchinaggio, ripristino locali, ecc.) nonché la effettiva capacità di assorbimento da parte dell'ufficio ricevente.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Pertanto, nell'anno in corso sono state programmate una serie di misure di razionalizzazione degli spazi:

-Il trasferimento della Direzione generale per gli Aeroporti ed il trasporto aereo dalla sede di Via dell'Arte alla sede di Via Caraci;

- la dismissione dei seguenti immobili:

- Via dei Colombi – Cagliari – UTD Cagliari
- Via Marconi - Livorno- Portoferraio – Provv. OO.PP.
- Via Traiano – Milano – C.P.A. Milano

Infine, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 222-quater dell'art. 2 della Legge 191/2009 si è predisposto un piano di razionalizzazione degli spazi che ha coinvolto l'intera Amministrazione, finalizzato ad assicurare dal 2016 una riduzione non inferiore al 50% in termini di spesa per locazioni passive e non inferiore al 30% in termini di spazi utilizzati negli immobili dello Stato (cosiddetti in Uso Governativo).

Con riferimento alla sede centrale è previsto il rilascio graduale entro il 2016 dell'intero complesso di viale dell'Arte (31.450,00 MQ), esclusi gli spazi occupati dal Comando generale delle capitanerie di porto, e la collocazione del personale nelle sedi di Nomentana e Caraci, con un risparmio di oneri di gestione pari a € 4.055.0762,00/anno a fronte di un costo complessivo di circa € 2.000.000 (una tantum) per adeguamenti strutturali .

Con riferimento alla periferia sono previste riduzioni degli spazi in uso governativo ai Provveditorati nelle sedi di Cuneo, Torino, Bari, Siena, Livorno,

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Firenze Terni, Perugia, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Parma, Ravenna, Forlì, Cagliari, Roma, nella sede dell'UMC di La Spezia, nonché la chiusura dell'UMC di Asciano e il rilascio dei seguenti immobili intestati al Fondo Immobili Pubblici: USTIF di Napoli, immobile di via dei Vecchini ad Ancona e la sede dell'Ufficio Ispettivo SVCA a Catania.

Al termine dell'attuazione del piano di razionalizzazione la riduzione dei costi annua sarà pari ad € 6.142.930,59. La razionalizzazione delle sedi romane comporterà, inoltre, una maggiore efficienza della macchina amministrativa ed una ulteriore riduzione dei costi, ottenendo un risparmio annuo superiore al risparmio atteso.

Graziano Delrio

M_INF.GABINETTO.REG_DECRETI.R.0000305.08-08-2013

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione
Ministro
UFFGAB
REG_DECRETI
Prot: 0000305-08/08/2013-
REGISTRAZIONE

Il Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, recante "Riordino e potenziamento dei meccanismi e strumenti di monitoraggio e valutazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati dell'attività svolta dalle amministrazioni pubbliche, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59" e, in particolare, l'articolo 8, concernente la direttiva generale annuale dei Ministri sull'attività amministrativa e sulla gestione;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, recante " Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" , e, in particolare, gli articoli 4 e 14";

VISTO il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni e, in particolare, l'art. 15, comma 2, lettera a), in base al quale l'organo di indirizzo politico-amministrativo emana le direttive generali contenenti gli indirizzi strategici;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196, di contabilità e finanza pubblica;

VISTO l'Atto di indirizzo 22 aprile 2013 n.162;

RITENUTO di dover procedere alla modifica del suddetto Atto di indirizzo, allo scopo di dare avvio alla pianificazione strategica per l'anno 2014, fissando le priorità politiche e gli obiettivi che si intendono porre in essere attraverso l'azione pubblica, in stretto raccordo con l'allocazione delle risorse finanziarie necessarie a garantire la loro realizzazione;

Emana

L'ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE
L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2014

1. QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

La programmazione economica nazionale, in armonia con gli impegni assunti con le Autorità Europee, prevede, da una parte, il consolidamento dei conti pubblici ai fini del risanamento di bilancio, e, dall'altra, l'attivazione di politiche tese alla crescita e allo sviluppo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato prioritariamente ad operare sul versante della definizione e attuazione di politiche mirate alla crescita e allo sviluppo nei settori di competenza, tenendo ben presenti i vincoli imposti dal ciclo economico negativo, ma ridefinendo, proprio partendo da essi, gli scenari che, per anni, hanno caratterizzato gli strumenti pianificatori in senso conservativo.

La circostanza che la fase recessiva abbia ridotto la domanda di trasporto in alcuni ambiti, come quello del trasporto merci, ed abbia, conseguentemente, rinviato nel tempo il raggiungimento di livelli di saturazione insopportabili per i valichi alpini, le autostrade, le stesse aree metropolitane, deve essere vista come motivo di stimolo ad attuare politiche programmatorie che in vista, nel breve e medio periodo, di una crescita del prodotto interno lordo e di una ripresa dei consumi e del sistema produttivo, eviti che la correlata crescita della domanda di trasporto, soprattutto in alcune aree "fragili" del Paese, non accompagnata dal completamento di determinati assi infrastrutturali nel prossimo quinquennio e senza una vasta opera di manutenzione delle reti esistenti, diventi ostacolo e non stimolo alla crescita, provocando danni gravissimi, se non irreversibili, alla ripresa economica.

1.a Nuovo orientamento delle strategie trasportistiche

Nell'ottica suindicata, il Ministero è chiamato ad avviare un nuovo orientamento delle strategie infrastrutturali e trasportistiche, improntandole ad un modello di crescita dell'offerta delle infrastrutture e dei servizi e della relativa qualità, di tutela dell'ambiente, di riordino del territorio e di mutamento radicale della prospettiva con cui affrontare le problematiche dei settori interessati passando da una visione centrata sulle reti (i grandi archi, i grandi corridoi) ad una centrata sui nodi (nodi urbani, porti, aeroporti, interporti ecc.).

Il cambio di visione è oggi possibile perché, negli scorsi anni, nonostante i fattori congiunturali sfavorevoli, non si è arrestato il processo di infrastrutturazione "di base" e si sono realizzati archi di rete fondamentali, che hanno evitato la marginalizzazione dell'Italia dal contesto europeo. La "rivisitazione" della legge obiettivo, che il Ministero si propone di portare avanti, è, in tal senso, un punto di approdo e, insieme, il riconoscimento di un lavoro riuscito.

Il cambio di visione è oggi necessario perché i nodi rappresentano i veri fattori differenziali fra un sistema infrastrutturale e trasportistico evoluto ed un sistema arcaico, essendo i luoghi in cui avviene la massima produzione di valore ed, insieme, i luoghi in cui più strettamente si intrecciano economia ed innovazione tecnologica.

Occorre dotare i nodi di tecnologie digitali, affinché, grazie al loro incremento di qualità e produttività, essi diventino moltiplicatori di valore e catalizzatori di una più generale azione di ammodernamento del sistema infrastrutturale e trasportistico, la cui arretratezza ha aumentato sensibilmente il costo delle attività di trasporto, della logistica ed il prezzo finale dei beni, riducendo l'efficienza produttiva dell'economia nazionale.

Contestualmente all'attuazione del predetto nuovo orientamento, risulta necessario porre in essere le azioni per realizzare:

- il superamento delle emergenze;
- la definizione delle scelte strategiche;
- un nuovo rapporto con l'Unione europea e la riforma delle istituzioni;
- un nuovo rapporto fra concedente e concessionario nei vari settori di competenza.

1.b Il superamento delle emergenze

Tra le emergenze da affrontare, in materia di infrastrutture, rientrano l'immediata cantierizzazione e velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori e di tutti gli interventi infrastrutturali approvati dal CIPE, l'incremento del coinvolgimento dei capitali privati nell'intera operazione infrastrutturale, il superamento delle criticità correlate agli interventi di particolare rilevanza strategica (tra cui la ricostruzione della città de L'Aquila, gli interventi legati all'EXPO', il progetto Mo.SE, la prima fase del Piano per il SUD, il Piano dell'edilizia scolastica, il Piano carceri) e l'attuazione di una vasta strategia di manutenzione delle reti, in primo luogo per motivi di sicurezza ma anche ai fini di una più ampia azione di difesa del territorio contro il dissesto idrogeologico, in sinergia con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. E' in questo contesto che si propone anche una rivisitazione della "Legge Obiettivo", basata su una rilettura degli scenari del Paese e locali, resa necessaria, dopo oltre dieci anni, dai cambiamenti sostanziali intervenuti su scala europea, nazionale e regionale.

Nel settore dei trasporti, l'emergenza primaria su cui concentrare le azioni di intervento è quella del trasporto pubblico locale, a causa del grave disagio che subiscono i cittadini per le problematiche irrisolte da affrontare: scarsità delle risorse finanziarie e indeterminatezza dei criteri di distribuzione, carenze normative e regolatorie, nonché di un percorso lineare di liberalizzazione, sopravvivenza di sacche gravissime di sprechi e inefficienze.

1 c. Le scelte strategiche

- **Sicurezza**

La sicurezza nell'offerta infrastrutturale e nell'assetto del territorio, nonché nelle varie modalità di trasporto deve occupare il primo posto negli assi portanti dell'attività del Ministero nel prossimo futuro.

In tale ambito occorre promuovere una manutenzione straordinaria del territorio, sia delle reti infrastrutturali portanti (strade e ferrovie), sia dei nodi logistici (porti e aeroporti), sia di recupero e di reinvenzione strutturale e funzionale dei nodi urbani.

- **Sostenibilità**

Rendere più efficiente il sistema infrastrutturale e trasportistico italiano deve significare contestualmente renderlo economicamente più compatibile ed ambientalmente più sostenibile. A tale scopo, l'indirizzo di fondo dell'azione ministeriale è quello di realizzare una riqualificazione dell'offerta infrastrutturale complessiva attraverso il passaggio dalle reti ai nodi, come sopra

specificato, la manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture e dei servizi, il riequilibrio modale, nonché l'innovazione e l'adeguamento tecnologico.

- **Portualità e logistica**

Si impone l'urgenza di definire una nuova offerta del sistema portuale che, superando i localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che, nel breve periodo, in assenza di una riorganizzazione dei traffici, si orienterà verso altri siti del Mediterraneo.

In tale contesto, si dovrà procedere alla riforma dell'ordinamento portuale e a porre in essere un insieme coordinato di azioni strategiche finalizzate al rilancio di un settore (il cluster marittimo) che genera un contributo alla formazione del PIL di 40 miliardi di euro, al recupero di efficienza lungo tutta la catena logistica, alla liberalizzazione e "sburocratizzazione" del settore, all'incentivazione della nascita di un numero ristretto di soggetti forti (autorità portuali di rilevanza europea) in grado di competere a livello internazionale, nonché al miglioramento degli standard di sicurezza.

- **Settore ferroviario**

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il quadro normativo nazionale è già rispettoso dei principi base di liberalizzazione posti dalla normativa UE, anche se persistono profili che richiederanno approfondimenti, come nel caso dei servizi in regime di oneri di servizio pubblico (servizi universali a media e lunga percorrenza affidati direttamente e sovvenzionati dallo Stato e servizi regionali), per i quali sarà necessario attivare un processo di riordino.

Dovrà formare oggetto di approfondimento anche la questione della separazione societaria tra gestore della rete ed impresa ferroviaria *incumbent* nazionale, che la legge istitutiva dell'Autorità di regolazione demanda a quest'ultima e che alcuni Paesi dell'UE intendono riproporre in sede di iter di valutazione della proposta del 4° pacchetto ferroviario, proponendo una flessibilità di scelte al riguardo.

- **Trasporto stradale e intermodalità**

Nella consapevolezza che l'autotrasporto è e rimarrà un asse portante per l'economia del Paese, si ritiene necessario intervenire con un processo di riforma e aggregazione indispensabile in un comparto caratterizzato da una grande polverizzazione delle imprese, dando luogo a una revisione dei programmi di spesa orientata ad evitare contributi indifferenziati e rendendo pienamente operative le procedure per l'accesso alla professione ed al mercato e le relative sanzioni. Occorrerà, altresì, affrontare la questione dei costi incomprimibili di sicurezza dell'impresa di autotrasporto all'esame della Corte di Giustizia europea alla quale è stata rimessa dal competente TAR.

- **Trasporto aereo**

Questo comparto, che rappresenta uno dei sensori chiave per misurare le tendenze evolutive o involutive dei mercati e dell'intero sistema economico sociale, ha manifestato interessanti caratteristiche durante la crisi economica dell'ultimo quinquennio, mantenendo uno zoccolo della domanda che mostra un'obbligata esigenza della modalità di trasporto aereo anche in un periodo di difficoltà.

Le previsioni di notevole aumento del traffico nel settore e la favorevole posizione geografica dell'Italia nei collegamenti internazionali consentono di guardare positivamente al ruolo del nostro Paese nei traffici turistici e commerciali tra Medio ed Estremo Oriente, Africa e Paesi del Nord e Sud America. Peraltro, ora il settore dispone di un quadro conoscitivo, risultante dall'atto di indirizzo relativo al Piano per lo sviluppo aeroportuale, che consente ai soggetti istituzionali competenti di svolgere un ruolo chiave per la crescita e lo sviluppo dell'intera offerta del trasporto aereo e per l'avvio di interventi infrastrutturali in importanti impianti aeroportuali supportati da risorse private che non gravano sul bilancio dello Stato.

Ulteriori interventi per lo sviluppo del settore riguarderanno: eventuali integrazioni alla proposta di Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale per efficientare il sistema nell'ottica di garantire gli interessi strategici del Paese in termini di collegamenti aerei; la vigilanza sul rispetto del quadro normativo e sull'effettività delle azioni di controllo e sanzione da parte dei soggetti competenti in materia di asimmetrie competitive delle compagnie *low cost*; il monitoraggio del fenomeno dei diritti di quinta libertà in un'ottica di equilibrio tra esigenze di liberalizzazione, interesse economico degli aeroporti e delle compagnie; azioni di verifica in collaborazione con FS per i collegamenti ferroviari con gli aeroporti *hub*, in particolare con Roma Fiumicino.

In questo quadro, l'EXPO' costituirà un'importante occasione di rilancio del settore nell'immediato e nel lungo termine se saranno incrementati i percorsi di collaborazione con i Paesi interessati.

- **Continuità territoriale**

Nell'intendimento di garantire il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione attraverso un servizio che non penalizzi i cittadini residenti in territori meno favoriti occorrerà assicurare le azioni necessarie per l'espletamento del servizio di trasporto veloce nell'area dello Stretto, sui collegamenti aerei con la Sardegna tra gli scali di Alghero, Cagliari e Olbia e quelli di Roma e Milano, sui collegamenti aerei con le due isole minori della Sicilia, Pantelleria e Lampedusa, ma occorrerà, contestualmente, ripensare l'impostazione del comparto a causa della carenza di risorse e delle difficoltà riscontrate nella definizione dei parametri di servizio, al fine di individuare soluzioni che, nel rispetto delle norme UE, forniscano maggiori garanzie di efficacia e ottimizzazione delle risorse.

1.d Il rapporto con l'Unione europea e altri temi istituzionali

Si ritiene indispensabile avviare un nuovo confronto con l'Unione europea per la realizzazione di strategie e di scelte che hanno una valenza sovranazionale.

Al riguardo, si ritiene prioritario perseguire la condivisione da parte delle istituzioni comunitarie della c.d. "golden rule", ossia non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo europeo i vincoli di Maastricht, evitando, in particolare, l'incidenza di tali opere sul debito pubblico.

Il Ministero sta già operando per dimostrare che oltre l'85% degli interventi avviati dal 2002 con la "Legge Obiettivo" è relativo ad interventi ubicati sui 4 Corridoi o su nodi logistici europei inseriti nella "core network", ritenuti, quindi, prioritari per l'Unione europea. Per tali interventi si potrebbe chiedere che le relative spese non siano considerate come debito pubblico e quindi non gravino sui vincoli di Maastricht.

Particolare impegno sarà poi profuso per il semestre di presidenza italiano del Consiglio dei trasporti UE (giugno-dicembre 2014).

L'estensione delle norme armonizzate impatta su quasi tutti i settori del trasporto; molteplici sono i dossier aperti sui quali essenziale sarà la partecipazione attiva, sia a livello tecnico nei gruppi di lavoro, che a livello politico nelle fasi istruttorie e decisionali in seno al Consiglio.

1.e Un nuovo rapporto fra concedente e concessionario nei vari settori di competenza.

Risulta indispensabile procedere a una rivisitazione dei rapporti tra concedente e concessionari, quali le Ferrovie dello Stato, le società preposte alla realizzazione e gestione della rete autostradale, le società preposte alla gestione degli aeroporti, ecc. Detta rivisitazione deve essere caratterizzata dalla certezza del sistema regolatorio ma contestualmente da una verifica sistematica degli impegni contrattuali assunti al fine di assicurare servizi efficienti agli utenti nei vari settori, senza discriminazioni tra le varie aree territoriali del Paese.

2. PROGRAMMAZIONE E MISURAZIONE DEGLI OBIETTIVI – RENDICONTAZIONE SOCIALE

Nell'ambito del delineato quadro programmatico di riferimento, occorre, sul versante delle regole di funzionamento interno del Ministero, consolidare le azioni tese all'ottimizzazione della produttività, dell'efficienza e della trasparenza in ottemperanza al decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 ed alla legge 6 novembre 2012 n. 190, proseguendo nell'attuazione del ciclo di gestione della *performance* e dell'allegato "Sistema di misurazione e valutazione della *performance*", con il quale sono definiti i processi di individuazione, misurazione e valutazione degli obiettivi del Dicastero, da individuarsi, in chiave di rendicontazione sociale, con l'apporto degli stakeholder.

3. PRIORITA' POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei comparti di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2014, in linea con il contesto di programmazione comunitaria e nazionale.

Priorità politica* 1 - *Sicurezza

Aree di intervento:

- miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, in particolare: nella modalità stradale, potenziando le iniziative volte alla manutenzione e al miglioramento della rete e realizzando una riforma organica del Codice della strada ispirata a un'ampia delegificazione; nella modalità ferroviaria, rafforzando i poteri degli organismi deputati, intensificando gli interventi manutentivi sull'infrastruttura, introducendo tecnologie più avanzate secondo gli

standard europei, dando impulso all'installazione delle tecnologie di sicurezza sulle reti regionali; nel trasporto aereo, intensificando i controlli sugli aeromobili, provvedendo all'aggiornamento mensile delle compagnie, definendo opportune sanzioni per le compagnie che non rispondono a determinati standard; nel trasporto marittimo, anche supportando gli interventi di adeguamento infrastrutturale;

- incremento della sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri ed, in particolare, nei programmi di messa in sicurezza degli edifici scolastici pubblici, di competenza del Ministero, e delle dighe, garantendo una migliore qualità delle opere e un'adeguata manutenzione delle stesse;

- sviluppo dell'organizzazione SAR (search and rescue) e della sicurezza della navigazione ai fini della salvaguardia della vita umana in mare;

- ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo per la tutela delle coste del mare e delle sue risorse.

Priorità politica 2 - Sviluppo delle infrastrutture

Aree di intervento:

- immediata cantierizzazione e velocizzazione degli interventi infrastrutturali di competenza del Ministero, anche attraverso lo strumento del Fondo Revoche finalizzato alla revoca degli interventi non avviati o in forte ritardo nell'avanzamento dei lavori e alla destinazione delle risorse liberate ad altri interventi prioritari;

- rilancio e rivisitazione della "Legge Obiettivo" centrata sui nodi, revisione e adeguamento degli scenari nazionali e locali ai fini di una migliore definizione degli interventi prioritari; prosecuzione delle attività di monitoraggio, con particolare attenzione alle opere programmate per l'EXPO 2015;

- promozione del coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di opere infrastrutturali di interesse pubblico mediante: l'adozione di misure di defiscalizzazione e l'attuazione di quelle già varate; l'innalzamento del grado di certezza e stabilità degli impegni assunti dagli attori pubblici; la progressiva rimozione di vincoli e ostacoli procedurali che scoraggiano il concorso di finanziatori e investitori privati; l'ammodernamento, il rafforzamento e il coordinamento delle strutture amministrative di supporto alle stazioni appaltanti che intraprendono operazioni di partenariato pubblico-privato;

- forte impulso alle attività di manutenzione straordinaria delle reti stradali e ferroviarie;

- avvio di una nuova politica per la città tramite: la promozione di programmi di riqualificazione, manutenzione e rigenerazione degli abitati, anche attraverso il rafforzamento del "Piano città", per un rinnovo urbano che rappresenti l'occasione per arrestare i processi di consumo del territorio, elevare il grado di innovazione tecnologica e di connessione delle reti che innervano le città, rispondere alle esigenze sociali delle fasce di popolazione più vulnerabili; la verifica dello stato di attuazione ed impulso al programma nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa",

al fine dell'incremento dell'offerta abitativa complessiva con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati; l'adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le Regioni e gli Enti locali; l'ulteriore impulso alla ricostruzione degli edifici pubblici della città de L'Aquila come volano di crescita e sviluppo del territorio;

- attuazione del Piano per il Sud con il completamento dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria e interventi di velocizzazione dell'asse ferroviario lungo la medesima direttrice; la realizzazione dell'asse autostradale Olbia-Sassari, dei collegamenti ferroviari AV/AC Napoli-Bari e dei collegamenti ferroviari Palermo-Catania.

Priorità politica 3 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

- riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda, all'integrazione delle catene logistiche, anche con l'adozione di misure concernenti: il rilancio dell'intero cluster marittimo; l'impulso alla realizzazione ed estensione della Piattaforma logistica nazionale (UIRNet); l'intensificazione di interventi tesi alla liberalizzazione e alla sburocratizzazione del settore; la razionalizzazione dell'organizzazione delle Autorità Portuali, assicurando una loro più ampia autonomia finanziaria, amministrativa ed operativa; il rafforzamento degli strumenti di coordinamento e direzione strategica del sistema portuale nazionale; il rilancio delle Autostrade del mare e dell'intermodalità; la tutela della continuità territoriale marittima in un'ottica di ottimizzazione delle risorse e dei servizi e in linea con le indicazioni comunitarie;

- sviluppo dell'integrazione dei sistemi di trasporto attraverso l'estensione dell'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) quale volano di gestione ottimale della mobilità e del traffico sulla rete dei trasporti, per un uso sicuro delle reti, un minore impatto sotto il profilo ambientale e un efficace proficuo impiego delle risorse finanziarie;

- sviluppo del trasporto ferroviario, anche realizzando il completamento del processo di liberalizzazione e la piena apertura del mercato, nonché specifici interventi di regolazione dello stesso e un nuovo assetto dei servizi universali con oneri a carico dello Stato;

- regolazione del trasporto stradale e dell'intermodalità, favorendo: processi di aggregazione delle imprese di autotrasporto e revisione dei programmi di spesa, al fine di evitare contributi indifferenziati; applicazione piena delle procedure per l'accesso alla professione e al mercato e delle relative sanzioni; azioni tese al miglioramento del sistema logistico; definitiva liberalizzazione del trasporto interregionale e internazionale di passeggeri; riforma organica della legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21;

- rilancio della nautica da diporto, con interventi di agevolazione fiscale, snellimento burocratico e semplificazione amministrativa, ulteriori e più mirate disposizioni sull'attività di noleggio, la creazione di un sistema telematico centrale della nautica da diporto, la promozione di azioni finalizzate all'interconnessione degli impianti portuali con le reti di trasporto verso i retrostanti ambiti urbani;

- regolazione del trasporto aereo, anche ponendo in essere azioni per: eventuali integrazioni al Piano nazionale degli aeroporti; verifica di situazioni di asimmetria competitiva; attivazione di un confronto con le Regioni in materia di sovrattasse sul rumore; monitoraggio del fenomeno dei diritti di quinta libertà; promozione di collegamenti ferroviari AV con gli aeroporti hub; garanzia della continuità territoriale aerea con razionalizzazione dei servizi e delle relative risorse; soluzione dell'emergenza Alitalia per i profili di competenza;

- potenziamento, estensione e ammodernamento del trasporto pubblico locale, mediante: una costante opera di coordinamento interministeriale e interistituzionale; il potenziamento dell'Osservatorio sul TPL; interventi mirati di modifica normativa che favoriscano il coordinamento fra i diversi livelli territoriali e il miglioramento dei criteri di assegnazione delle risorse tramite una migliore definizione dei costi standard e dei criteri di premialità; misure di defiscalizzazione per favorire le famiglie sui costi del TPL; l'istituzione del Fondo rotativo per il materiale rotabile.

Priorità politica 4 - Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero

Aree di intervento:

- revisione dei rapporti tra concedente e concessionario nei settori di competenza;

- snellimento delle procedure e semplificazioni amministrative anche mediante la promozione delle tecnologie digitali con riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie; diffusione delle buone prassi tra gli uffici;

- promozione e indicazione di priorità dei programmi ad alto contenuto tecnologico basati sull'impego delle tecnologie digitali e sulla dematerializzazione dei servizi resi al cittadino;

- attuazione del ciclo di gestione della performance: programmazione per obiettivi correlati alle risorse, monitoraggio dei risultati, misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale, rendicontazione dei risultati all'interno e all'esterno dell'Amministrazione, prosecuzione delle iniziative previste nel Piano triennale per la trasparenza e l'integrità;

- ottimizzazione dei costi e dell'efficienza del Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche in attuazione della revisione del CAD;

- rafforzamento della comunicazione interna ed esterna;

- valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro.

Maurizio Lupi

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 5,20

171640012730