

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. CLXIV
n. 27

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 DEL RAPPORTO
SULL'ATTIVITÀ DI ANALISI E REVISIONE
DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE
DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO

(Anno 2017)

*(Articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, 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

(DE MICHELI)

Comunicata alla Presidenza il 16 dicembre 2020

Sommario

Premessa	4
1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche	5
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione	5
3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane	5
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti	9
Priorità politica – 1 “Sicurezza”	11
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	<i>11</i>
✓ Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	11
✓ Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	14
✓ Qualità della progettazione –Linee guida esplicative dei contenuti dei livelli di progettazione previsti dal nuovo codice degli appalti	18
✓ Efficienza dell'applicazione della rinnovata normativa sismica delle dighe - Criteri per la sicurezza e la verifica sismica delle dighe	18
✓ Sicurezza nelle costruzioni - Linee guida esplicative nelle modalità tecniche dello svolgimento del collaudo delle opere	18
✓ Sicurezza sismica negli edifici industriali - Redazione di linee guida per la progettazione, esecuzione, verifica e messa in sicurezza delle scaffalature metalliche	18
✓ Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza della navigazione	19
✓ Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	23
Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”	26
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	<i>26</i>
✓ Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie	26
✓ Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche	26
✓ Prosecuzione degli interventi di edilizia pubblica e riqualificazione urbana ed attuazione degli strumenti a sostegno del disagio abitativo	33
Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”	41
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	<i>41</i>
✓ Prosecuzione delle attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di ferrovie e di metropolitane	41
✓ Attuazione degli interventi ed iniziative utili alla modifica della governance delle Autorità portuali accorpate in Organismi di sistema	46
✓ Miglioramento dei servizi di trasporto	49
✓ Efficientamento dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi	57
Priorità politica 4 – “Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero”	58
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	<i>58</i>
✓ Attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e sviluppo delle modalità di apertura e trasparenza dei dati, informazioni e strumenti di rendicontazione	58
✓ Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi e miglioramento dei servizi resi all'utenza	60
<i>Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2017</i>	<i>62</i>
<i>Tavola 2 – Personale civile</i>	<i>66</i>
<i>Tavola 2 bis – Personale militare</i>	<i>67</i>

<i>Tavola 3 – Personale civile.....</i>	<i>68</i>
<i>Tavola 3 bis – Personale militare.....</i>	<i>69</i>
<i>Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2017 correlati alle priorità politiche</i>	<i>70</i>
<i>Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche</i>	<i>75</i>

ALLEGATI

Allegato 1 - Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio – Anno 2017

Allegato 2 - Atto di indirizzo per l'anno 2017 (decreto ministeriale n. 212 del 15 giugno 2016)

Premessa

Ai sensi dell'articolo 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 articolo 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 decreto-legge 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 2017, 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), punto 3), alla presente relazione è allegato il Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio (Allegato n. 1).

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche realizzate nell'anno 2017, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 212 del 15 giugno 2016 (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 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2017, con l'indicazione delle connesse attività, sono riportate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tavola 1 (pag. 62), desunto dal documento “*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2017*”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

L'organizzazione di primo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è delineata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, n. 346, disciplina le strutture ministeriali di secondo livello, ossia di livello dirigenziale non generale.

Il Ministero è articolato in due Dipartimenti che assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e che 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:

- Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che 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;
- 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 per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, istituita, con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 149 e successive modificazioni, ai sensi dell'articolo 163, lett. b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che ha compiti di indirizzo e pianificazione strategica, impulso, analisi, studio, ricerca, progettazione, supporto ed alta consulenza in materia di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, oltreché di sorveglianza e monitoraggio sulla loro realizzazione;
- Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO) istituito con decreto ministeriale 15 aprile 2002;
- Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 17 maggio 1999, n. 44, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;
- 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.

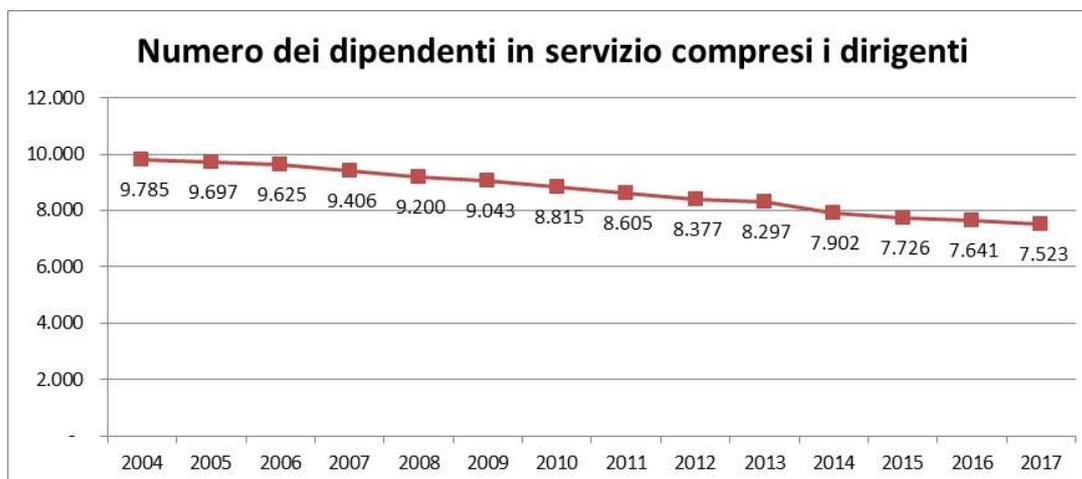
<i>Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione</i>	<i>CDR n. 1</i>
<i>Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici</i>	<i>CDR n. 2</i>
<i>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</i>	<i>CDR n. 3</i>
<i>Comando generale del Corpo delle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

La dotazione organica, di cui alla seguente tabella, è stata definita, da ultimo, con il D.P.C.M. 30 settembre 2014, la cui emanazione si è resa necessaria per tenere conto dell'avvenuto trasferimento dei dipendenti provenienti da Anas S.p.A. (Ispettorato Vigilanza Concessionarie Autostradali).

Qualifica	Dotazione organica (D.P.C.M. 30 settembre 2014)
Dirigente I fascia	39
Dirigente II fascia	195
<i>Totale dirigenti</i>	<i>234</i>
Area III	2.634
Area II	4.619
Area I	507
<i>Totale Aree</i>	<i>7.760</i>
<i>Totale Generale</i>	<i>7.994</i>

I dati relativi all'evoluzione temporale dei presenti in servizio, di seguito illustrati sia in tabella che in grafico, mostrano una evidente contrazione, con il passaggio dalle complessive 9.785 unità del 2004 alle attuali 7.523 unità nel 2017.

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
2015	7.726	-176	-2,23
2016	7.641	-85	-1,10
2017	7.523	-118	-1,54

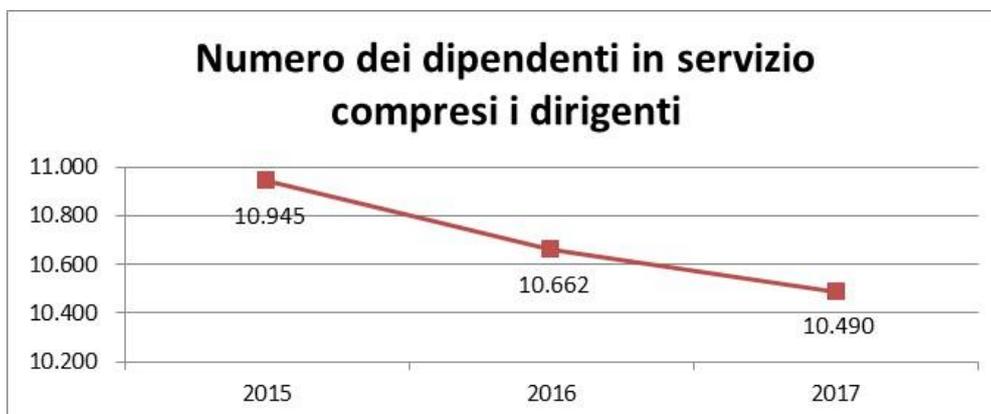


Va evidenziato che questo marcato trend riduttivo è visibile anche negli anni 2012 e 2013, malgrado in tali anni si siano verificati i nuovi arrivi di personale derivanti dalle assunzioni per il progetto ricostruzione Abruzzo (n. 100 unità) e dalla mobilità del personale dell'ex l'Ispettorato di Vigilanza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

Di seguito sono indicati i dati relativi alla dotazione organica ed ai presenti in servizio per il personale militare delle Capitanerie di porto.

Qualifiche	Dotazione organica	Personale in servizio		
	2017	2015	2016	2017
Ufficiali Ammiragli	22	18	17	19
Capitani di Vascello	118	129	122	125
Totale dirigenti	140	147	139	144
Ufficiali	1.109	1.103	1.212	1.228
Sottufficiali	3.432	4.299	4.460	4.273
Graduati	3.432	3.700	3.091	3.232
Truppa (NON S.P.E.)	1.925	1.696	1.760	1.613
Totale personale non dirigente	9.898	10.798	10.523	10.346
TOTALE	10.038	10.945	10.662	10.490

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2015	10.945		
2016	10.662	-283,00	-2,59
2017	10.490	-172,00	-1,61



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2017 (Tavola 2, pag. 66 e Tavola 2 bis, pag. 67);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo e, ove disponibile, con l'indicazione della retribuzione media (Tavola 3, pag. 68 e Tavola 3 bis pag. 69);

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

Con il decreto ministeriale 25 gennaio 2017, n. 26, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2017, con la quale il Ministro, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, degli articoli 4 e 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e dell'articolo 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, 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.

Nella Tavola 4 (pag. 70) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, i connessi obiettivi operativi ed i Dipartimenti coinvolti e, nella Tavola 5 (pag. 75), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziaste, impegnate e spese nell'anno 2017, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2016 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2018 e il 2019. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2016 e il 2017, da tabelle fornite dall'Ufficio centrale di bilancio;
- per il 2018 e il 2019 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019.

E' necessario evidenziare che a partire dall'esercizio finanziario 2017, il Programma 4.16 "*Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale*" (**missione 4 - L'Italia in Europa e nel mondo**) è stato soppresso dallo stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le relative risorse, iscritte sul capitolo 7800 "*Spese per la realizzazione in Libia di progetti infrastrutturali di base previsti dall'articolo 8 del Trattato di amicizia, partecipazione e cooperazione tra la Repubblica Italiana e la Grande Giamahiria araba libica popolare socialista fatto a Bengasi il 30 agosto 2008*", sono confluite nel Programma 14.10.

Analoga situazione si registra relativamente al Programma 17.6 "*Ricerca nel settore dei trasporti*" (**missione 17 – Ricerca e innovazione**) ed al Programma 33.1 "*Fondi da assegnare*" (**missione 33 – Fondi da ripartire**), le cui risorse, iscritte, per quanto attiene al Programma 17.6, sul capitolo 7618 ("*Contributo all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (I.N.S.E.A.N.) ed al Centro per gli studi di tecnica navale (C.E.TE.NA.) nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo*") e, per quanto attiene al Programma 33.1, sui capitoli 1415, 1416, 1417, 1450 e 1451, sono confluite, rispettivamente, nei Programmi 13.9 e 32.3 .

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2017 con quelli dell'esercizio finanziario 2016 evidenzia, a livello globale, un decremento percentuale delle risorse di circa il 4%. Nel particolare, si evidenzia che:

- la missione "Ordine pubblico e sicurezza" registra un decremento delle risorse pari al 6,25%;
- la missione "Diritto alla mobilità" registra una diminuzione delle risorse pari a circa il 3,12%. Tutti i programmi della missione assistono ad una riduzione delle risorse in alcuni casi anche elevata, che viene compensata, in parte, dall'incremento per il solo programma "Autotrasporto ed intermodalità";
- la missione "Infrastrutture pubbliche e logistica" registra una diminuzione percentuale pari a circa il 5,09%; l'unico programma che vede un incremento dello stanziamento è "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali" (5,28% di variazione percentuale) mentre i restanti sono in decremento;
- la missione "Casa e assetto urbanistico" è pressoché stabile;
- la missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche" registra complessivamente un incremento pari al 26,26%, dovuto anche, come già detto, alla confluenza su tale missione, delle risorse assegnate, nel 2016, al programma 33.1; il programma 32.2 "indirizzo politico" ha registrato una flessione, rispetto all'anno precedente, del 8,68%.

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 rappresenta 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 della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, ai programmi 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”, 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per le pubbliche calamità*” e 14.11 “*Sistemi stradali ed autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

Quanto alla ***sicurezza delle 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 decreto ministeriale LL.PP. 24 marzo 1982.

L’obiettivo 2017 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 e per l’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, ivi compreso quello delle opere di derivazione, per un totale di 535 dighe;
- esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari;
- esame delle asseverazioni presentate dai concessionari.

I risultati dell’attività svolta nel 2017 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, ivi compreso quello delle opere di derivazione	1.070
esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari	497
esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	2.318

Sempre nell'ambito delle opere di sbarramento, il Ministero ha proseguito, nel corso del 2016, l'attività di coordinamento degli interventi necessari per la **messa in sicurezza delle 14 dighe senza concessionario** oggetto della ordinanza del Capo Dipartimento della protezione civile 9 gennaio 2014 n. 139. L'ordinanza individua la direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ai fini del coordinamento degli interventi di messa in sicurezza, mediante dismissione di quattordici dighe a cura dei soggetti attuatori, tra i quali compaiono anche alcuni Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Tre dighe sono assimilate a briglie (Molinaccio - La Para - Rio Grande), altre due (Bric Zerbino - Pasquasia) risultano prive di invaso, in quanto fuori alveo, per una (Fosso Bellaria) è stato stipulato nel 2015, con il Comune di Civitella Paganico, un accordo di programma che ha visto la conclusione dell'iter procedurale che, nel 2017, ha portato alla dismissione della diga eseguita mediante demolizione dell'opera abusiva e ripristino del naturale deflusso. Pertanto l'elenco delle dighe interessate agli interventi di messa in sicurezza, per le quali è in corso la relativa progettazione, si è ridotto alle seguenti: Figoj e Galano (progettazione affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Genova), Montestigliano (progettazione affidata al proprietario), Sterpeto (progettazione affidata al proprietario), Muraglione (progettazione affidata al Comune Montecatini Val di Cecina), Cuba (progettazione affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Palermo), Gliari Monte (progettazione affidata a provincia di Catanzaro), Muro Lucano (progettazione in corso di affidamento al comune di Muro Lucano).

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 degli interventi, 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 dei Provveditorati interregionali per le 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 per le 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 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, regola i successivi impegni delle Amministrazioni sottoscrittrici.

Nel corso del 2017 gli uffici del MIT sono stati impegnati nella emissione di 50 pareri sulle rendicontazioni finali, 66 sopralluoghi e 643 istruttorie finalizzate all'erogazioni del contributo pervenute, relativamente alla Convenzione tra Stato ed Ente a livello nazionale

Alla fine del 2017 risultano approvate in totale 3.280 Convenzioni pari a circa il 95% del valore complessivo del Programma, nonostante le criticità che gli uffici del MIT hanno rilevato e riassumibili nei seguenti punti:

- ampia forbice temporale fra programmazione e concreta disponibilità delle risorse che in taluni casi rende superato l'atto programmatico;
- difficoltà degli enti locali nella armonizzazione fra gestione finanziaria dell'appalto e rispetto dei limiti del patto di stabilità;
- difficoltà generali nel rispetto delle procedure di realizzazione delle opere pubbliche che sono state aggravate dalla ritardata assegnazione delle risorse.

Nell'ambito della *sicurezza legata alle infrastrutture*, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2017, nell'attività di raccolta e di elaborazione statistica dei dati disponibili sull'incidentalità nei trasporti stradali, con riferimento alla tipologia di strada.

I dati elementari di base sono stati acquisiti dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) e dall'Automobile Club d'Italia (ACI), titolari della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone; i dati sugli incidenti sono correlati alle informazioni relative alla classificazione delle strade. Il documento finale, pubblicato sul sito istituzionale illustra l'evoluzione dell'incidentalità stradale, con

l'ausilio di statistiche ed indicatori, ove disponibili a livello di dettaglio territoriale provinciale, con l'indicazione della tipologia di strada (es.: autostrade, strade statali, strade regionali, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed altre strade). Queste informazioni forniscono un valido supporto a livello decisionale, soprattutto in sede di scelte strategiche volte al miglioramento della sicurezza nella mobilità. La relazione e le informazioni di sintesi prodotte sono diffuse con l'annuale Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

Dal 2016 è stato affiancato, al monitoraggio della rete autostradale ordinaria, il **monitoraggio della rete autostradale in concessione**. Il programma annuale di monitoraggio riguarda un'attività la cui esecuzione è prevista nelle convenzioni stipulate con le società concessionarie ed ha la caratteristica di verificare il rispetto di livelli di servizio mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi da raffrontare a standard prefissati. Le misurazioni vengono effettuate sull'intera rete autostradale gestita dalle società concessionarie, suddivisa in tronchi della lunghezza massima di 80 km ciascuno. I 17 elementi soggetti alla misurazione dei citati parametri riguardano:

- l'illuminazione delle stazioni di esazione, degli svincoli, delle corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio, dei punti di interconnessione e delle gallerie;
- la retroriflettenza e la completezza della segnaletica orizzontale;
- la segnaletica verticale;
- i catadiottri;
- le barriere di sicurezza;
- la pavimentazione;
- la cura del verde;
- la recinzione autostradale.

Il rilevamento di non conformità comporta, oltre all'imposizione alla Società concessionaria del ripristino degli standard, l'applicazione delle penali previste dalle convenzioni. Nel corso dell'anno 2017, sono state effettuate 182 visite complessive che hanno rilevato varie "non conformità" per le quali sono state attuate le procedure stabilite dalle convenzioni relativamente ad ogni infrazione.

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

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "*Diritto alla mobilità*" ai programmi 13.1 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale*", 13.2 "*Autotrasporto ed intermodalità*" e 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 D.P.R. 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 ad 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, come per gli anni precedenti, 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 più elevati 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:

- controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l’efficienza tecnica;
- 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;
- controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'obiettivo, per il 2017, ha previsto 15 operazioni trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese. Sono state, pertanto, portate a compimento 60 operazioni. L'intera attività di controllo è stata costantemente monitorata e mensilmente analizzata con elaborazioni statistiche, dalle quali risulta una contrazione dei veicoli controllati rispetto al 2016, dovuta sia agli effetti della flessione dei flussi di traffico derivanti dal perdurare della crisi, sia in parte alla sospensione dell'attività di controllo di alcuni CMR, per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per scadenza dei contratti di gestione.

Il Ministero ha inoltre coordinato l'attività di controllo svolta a livello periferico dalle Direzioni generali territoriali in collaborazione con i Compartimenti di Polizia Stradale ed ha predisposto sedute di controllo con il personale della sede centrale appositamente formato ed abilitato in attuazione della Direttiva 2016 del Capo Dipartimento per i trasporti, al fine di ottimizzare le prestazioni, nell'ambito delle attività di controllo.

Un altro fronte di intervento finalizzato ad innalzare i livelli di ***sicurezza della mobilità stradale è quello del trasporto delle merci pericolose (ADR)***.

Nel 2017, il MIT si è posto come obiettivo quello di sviluppare un sistema complesso in grado di analizzare le informazioni “*real time*” sul posizionamento dei trasporti stradali di merci pericolose (ADR) o critiche (trasporti eccezionali, ecc.) e sulla loro velocità e direzione in grado di generare, in base ad opportune regole validate, degli *alert* se tali mezzi si dovessero dirigere verso destinazioni di potenziali criticità a livello di viabilità/traffico stradale.

I Sistemi di Trasporto Intelligenti ITS – *Intelligent Transport Systems* sono lo strumento chiave per integrare i sistemi e i servizi di mobilità e sviluppare nuove soluzioni per una maggiore efficienza, produttività e, soprattutto, sicurezza del trasporto. Come dimostrano anche le esperienze internazionali, per affrontare le sfide poste dall'aumento continuo della domanda di mobilità occorre adottare un approccio “di sistema” nel quale informazione, gestione e controllo operano in sinergia ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti negli ultimi dieci anni ha rivestito un ruolo primario sulla scena europea riguardo l'implementazione dei servizi di navigazione satellitare per il tracciamento dei trasporti stradali di merci pericolose, partecipando a diversi progetti (MENTORE, SCUTUM e, ultimamente, CORE) che hanno condiviso da sempre approcci e risultati nell'ottica di un sano “riuso” delle esperienze e della messa a fattor comune, con gli altri partner europei, di tecnologie “open” allo scopo di facilitare l'ingegnerizzazione delle soluzioni e la diffusione sul mercato commerciale di soluzioni tecnologiche in grado di implementare al meglio i risultati dei progetti sperimentali. Il CCISS (Centro di Coordinamento Informazioni per la Sicurezza Stradale), istituito con la legge n. 556 del 1998 (competenza pubblica in materia di infomobilità), rappresenta oggi l'erede naturale di questo percorso poiché ha strutturato negli anni un sistema di infomobilità (che utilizza anche soluzioni ITS) con l'obiettivo di fornire agli utenti privati e commerciali della strada informazioni sulle condizioni della viabilità tramite canali televisivi e radiofonici, portale web, canale *twitter*, *apps*, numero verde. A differenza degli operatori commerciali, il CCISS persegue la garanzia delle migliori condizioni di sicurezza stradale come *mission*

nell'informazione diffusa all'utenza ed in tale sforzo con la presente iniziativa intende migliorare il livello di conoscenza della concentrazione di trasporti stradali di merci pericolose in prossimità di eventi incidentali o di particolare criticità.

Il piano dell'iniziativa avviata dal MIT, prevede 4 fasi, dove la fase 0 si riferisce all'obiettivo strategico previsto per l'anno 2017:

- Fase 0: Sperimentazione sul tracciamento dei trasporti di carburanti;
- Fase 1: Completamento del tracciamento di tutte le merci ADR;
- Fase 2: Estensione del monitoraggio ad altre filiere di trasporto controllato (trasporti eccezionali, ecc.);
- Fase 3 : Diffusione del monitoraggio a tutte le tipologie di trasporto.

Tra i molti benefici che riguardano da tale iniziativa si sottolinea l'aumento del patrimonio informativo ai fini della misurazione dei rischi da incidente rilevante e la potenziale diminuzione dei costi diretti ed indiretti delle conseguenze di eventi incidentali nei quali risultino coinvolti trasporti stradali di merci ADR. A tal fine, sarà possibile:

- la rilevazione dei tratti stradali, i periodi dell'anno e gli orari nei quali risulta la maggiore concentrazione percentuale di merci ADR con la conseguente adozione di policy di prevenzione e regolazione;
- l'efficientamento della distribuzione logistica ADR attraverso la condivisione degli eventi statici di viabilità e di quelli dinamici di traffico di particolare rilevanza con le imprese di autotrasporto ed i proprietari/utilizzatori delle merci;
- il progressivo potenziamento delle informazioni sullo stato della viabilità, del traffico e delle migliori condizioni di sicurezza sulle rotte utilizzate dai vettori commerciali non ADR, in un'ottica di regolazione dei volumi di trasporto di carattere non vincolante (se non in condizioni estreme), ma sostenuto da criteri di convenienza in termini di abbattimento dei tempi di percorrenza e di comfort di guida.

Inizialmente, fruiranno delle informazioni della nuova piattaforma gli Operatori CCISS e le aziende ADR, successivamente alcune di queste informazioni potranno essere utilizzate per potenziare lo stato di conoscenza in tempo reale della viabilità e del traffico in corrispondenza di alcuni nodi logistici ed intermodali (Porti ed Interporti, scali ferroviari, ecc.) tra i quali:

- circa 10 interporti già utenti della rete UIRNET
- circa 10 porti a maggiore rilevanza nazionale

In tema di **sicurezza del trasporto marittimo**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aggiorna annualmente i dati contenuti nel “Rapporto sui sinistri marittimi” e nella “Relazione sugli infortuni a bordo delle navi”. Il lavoro già avviato nelle annualità precedenti, ha lo scopo di fornire analisi e studi sulle dinamiche e cause dei sinistri marittimi occorsi nelle acque sia nazionali che in quelle ad esse limitrofe e di esaminare il fenomeno degli infortuni occorsi a personale marittimo a bordo delle navi nazionali. L'attività si sviluppa a partire dall'aggiornamento delle banche dati "sinistri" e "infortuni" sulla base dei dati pervenuti dalle Autorità Marittime e dal Comando Generale delle Capitanerie di porto. Dopo il controllo accurato dei dati raccolti, viene effettuato

l'aggiornamento delle serie storiche dei dati sull'incidentalità, al fine di validare gli stessi dati e renderli disponibili per le successive elaborazioni, mirate all'individuazione delle cause e criticità della navigazione marittima. I rapporti sono pubblicati sul sito istituzionale e vengono proposti come allegato al Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

- ✓ **Qualità della progettazione –Linee guida esplicative dei contenuti dei livelli di progettazione previsti dal nuovo codice degli appalti**
- ✓ **Efficienza dell'applicazione della rinnovata normativa sismica delle dighe - Criteri per la sicurezza e la verifica sismica delle dighe**
- ✓ **Sicurezza nelle costruzioni - Linee guida esplicative nelle modalità tecniche dello svolgimento del collaudo delle opere**
- ✓ **Sicurezza sismica negli edifici industriali - Redazione di linee guida per la progettazione, esecuzione, verifica e messa in sicurezza delle scaffalature metalliche**

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 lavori pubblici.

Per quanto riguarda il **Qualità della progettazione** sono state predisposte le “*Linee guida esplicative dei contenuti dei livelli di progettazione previsti dal nuovo codice degli appalti*”, un documento volto a fornire indicazioni per la uniforme applicazione dei principi sanciti nel nuovo Codice dei contratti di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in particolare in materia di progettazione, esplicitando i contenuti dei livelli di progettazione previsti nell'art. 23, comma 3.

L'articolo 23, comma 3, primo periodo del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, stabilisce che i contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo. In relazione a tale disposizione legislativa, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici di trasmettere lo schema di atto attuativo di propria competenza, evidenziando che “l'adozione di tali provvedimenti (decreti attuativi del Codice) è assolutamente necessaria per rendere completa la riforma operata dal Codice”.

Lo schema di decreto redatto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici a seguito della costituzione di un apposito gruppo di lavoro coordinato dal Presidente stesso e costituito da consiglieri tecnici ed amministrativi del Consiglio Superiore, da funzionari delle Amministrazioni concertanti (MATTM e MIBACT), da rappresentanti della Struttura tecnica di missione del MIT, da docenti universitari esperti nelle materie oggetto del decreto e da rappresentanti

dei Consigli nazionali degli Ordini professionali degli ingegneri, degli architetti e dei geologi, ha ottenuto il parere favorevole dell'Assemblea Generale dello stesso Consiglio superiore ed è attualmente in corso di completamento l'iter procedimentale finalizzato all'emanazione del decreto stesso.

Pertanto il suddetto decreto costituisce il provvedimento attuativo del Codice attraverso il quale vengono sviluppati ed articolati i contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali. Pur non trattandosi di un decreto già in vigore, si è ritenuto utile con le linee guida riportarne i contenuti essenziali relativi ai tre livelli progettuali definiti dal Codice, poiché tali contenuti sviluppano e completano le disposizioni legislative del Codice in materia di progettazione.

Per l'obiettivo strategico ***Efficienza dell'applicazione della rinnovata normativa sismica delle dighe*** il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha redatto un documento che permette di testare la ricaduta della nuova normativa sismica sulle dighe e renderne agevole l'applicazione da parte degli operatori di settore

Per quanto afferisce alla ***Sicurezza nelle costruzioni*** il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha redatto le “*Linee guida esplicative nelle modalità tecniche dello svolgimento del collaudo delle opere*” in cui si espongono i principali aspetti relativi alle modalità tecniche di esecuzione del collaudo come previsto all'articolo 102, comma 8 del Codice dei contratti pubblici D.lgs. n. 50/2016 e che hanno costituito la base per il decreto, che su proposta del Consiglio superiore, dovrà disciplinare e definire le modalità tecniche di svolgimento del collaudo, nonché i casi in cui il certificato di collaudo dei lavori e il certificato di verifica di conformità possono essere sostituiti dal certificato di regolare esecuzione.

Riguardo la ***Sicurezza sismica negli edifici industriali*** si è provveduto alla redazione di “*Linee guida per la progettazione, esecuzione, verifica e messa in sicurezza delle scaffalature metalliche*”, un documento che fornisce un primo inquadramento normativo e procedurale per la progettazione, il miglioramento e l'adeguamento delle scaffalature metalliche industriali in zona sismica. Le linee guida identificano i riferimenti ed i limiti normativi per la progettazione delle nuove scaffalature e forniscono i primi elementi per la valutazione preliminare sulla vulnerabilità sismica delle scaffalature metalliche esistenti.

✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza della navigazione**

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.

Nel corso dell'esercizio 2017 la primaria attività di **ricerca, soccorso e assistenza mare** è proseguita senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km² di area di competenza, sia di zona italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per l'intensa attività di soccorso straordinaria sostenuta in favore dei migranti.

In relazione al prioritario obiettivo di assicurare efficienza e prontezza operativa dell'**organizzazione SAR (ricerca, soccorso e assistenza mare)**, nell'ambito dell'organizzazione definita dalla Convenzione di Amburgo 1979, sono state poste in essere, nel rispetto delle previste fasi operative ed in funzione dei fondi disponibili, tutte le possibili iniziative volte a:

- mantenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea, e per scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- svolgere regolarmente il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, per mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili.

Iniziando dal funzionamento dei mezzi navali e terrestri della Guardia costiera, è stata garantita una media di 312 giorni di disponibilità operativa degli stessi, a fronte dei 287 giorni prefissati.

Relativamente alla componente aerea ad ala fissa e rotante, invece, l'obiettivo prevedeva di garantire mediamente, per 330 giorni, il servizio di allarme h24, finalizzato ad assicurare la più ampia disponibilità e prontezza di intervento in caso di emergenze. Il risultato raggiunto ha visto 365 giorni di allarme h24 rispetto ai prefissati 330 giorni.

Per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale militare dedicato al delicato settore, si sono regolarmente svolti i previsti corsi formativi con la specializzazione di 780 militari (programmati 771) e sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, 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.

Complessivamente si registrano 5.358 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali che configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno (5.100).

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*) che, tra l'altro,

ha gestito le numerose telefonate di emergenza effettuate al “Numero blu” 1530 selezionando automaticamente la Capitaneria di porto nella cui giurisdizione è ubicato il telefono fisso da cui proviene la chiamata o smistando rapidamente, tramite operatori, le richieste provenienti da rete mobile alle sale operative delle Capitanerie competenti per territorio. Tutte le **1.154** emergenze verificatesi nell’anno sono state prontamente affrontate con il coordinamento dei necessari interventi operativi.

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 i seguenti dati.

In materia di *safety* le ispezioni e le visite al naviglio nazionale ed ai relativi documenti di bordo, sono state **61.702**, in diminuzione rispetto all’anno precedente (**75.218**), ma superiori al *target* prefissato (**57.600** ispezioni previste).

Per quel che concerne l’attività di *Port State Control* si è proceduto ad ispezionare **812** navi delle complessive **831** navi approdate con *Priority 1*. 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.

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 **633** controlli alle *port facilities*, come programmato. Sono state più critiche, invece, le ispezioni ai fini della security a bordo delle navi nazionali e di navi straniere approdate nei porti italiani a causa di ritardi nelle procedure di attuazione, che hanno inciso sul numero di ispezioni effettuate.

L’attività di **monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo** nell’anno in esame ha conseguito i consueti standard grazie ai sofisticati sistemi gestiti ed utilizzati dal personale del Corpo appositamente specializzato.

Ai sensi del D.L. 196/2005 il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera è l’autorità competente a svolgere le attività di monitoraggio e controllo del traffico marittimo inteso come funzioni di raccolta e di scambio di informazioni finalizzate a:

- incrementare la sicurezza e l’efficienza del traffico predetto;
- migliorare la capacità di risposta nelle attività di ricerca e soccorso in mare;
- rendere più efficaci le attività di prevenzione e localizzazione degli inquinamenti delle acque;
- controllare incisivamente le attività di sfruttamento delle risorse ittiche.

Nella sala monitoraggio della Centrale Operativa sono allestite postazioni operative configurate per lo svolgimento delle attività di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo in grado di interagire con i seguenti sistemi che compongono la piattaforma VTMISS (*Vessel Traffic Management and Information System*):

- *ARES - (Automazione Ricerca e Soccorso)*
- *LRIT - (Long Range Identification and Tracking)*
- *AIS - (Automatic Identification System)*
- *VTS - (Vessel Traffic Service)*
- *VMS - (Vessel Monitoring System)*
- *SafeSeaNet (SSN)*
- *CleanSeaNet (CSN)*
- *IMDATE (Integrated Maritime Data Environment) (fase sperimentale)*
- *NAVTEX – (Navigational Text Warning).*

Come previsto, nel corso del 2017, si è proceduto all'adeguamento ai nuovi standard tecnologici dei sistemi in uso presso un sito VTS realizzato nell'ambito del contratto Rep. n. 101/1999 (prima tranche).

Per quanto concerne la realizzazione dei nuovi siti VTS (seconda tranche), sono stati realizzati 5 siti rispetto ai 6 previsti nel corso del 2017.

I programmi d'azione afferenti l'operatività dei centri VTS in *full e limited operational capability* hanno registrato in termini di percentuale di giorni di operatività, una leggera flessione durante l'anno, a causa del persistere di alcune avarie dovute all'obsolescenza di alcuni apparati. Anche la disponibilità della rete del server SSN nazionale ha avuto problemi tecnici durante l'anno, che hanno inciso sul raggiungimento a pieno dell'obiettivo previsto.

Nell'esercizio finanziario 2017, figura, tra gli obiettivi operativi quello concernente la ***cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e le organizzazioni internazionali***. 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. La rete, per la cui gestione tecnica il Comando generale e la suddetta Agenzia hanno sottoscritto, nel febbraio 2010, un apposito *"Service level agreement"*, inaugurata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro tempore 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).

Operativamente il Corpo delle capitanerie deve:

1. fornire la disponibilità della rete AIS del Mediterraneo verso l'EMSA, assicurando, nel trimestre, il 99,8% di ore di disponibilità della rete;

2. gestire le informazioni AIS provenienti dai Paesi partecipanti (Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Italia, Malta, Portogallo, Romania, Slovenia e Spagna);
3. assicurare le iniziative necessarie per la cooperazione nei vari contesti internazionali, di cui l'Italia fa parte, in materia di sicurezza e soccorso in mare, ivi incluse le esercitazioni, garantendo la partecipazione agli eventi/lavori promossi in ambito internazionale;
4. dare piena attuazione delle Convenzioni internazionali di nuova introduzione o degli emendamenti a quelle esistenti approvati dalla Commissione Europea con la predisposizione di documenti tecnico-normativi di implementazione della legislazione nazionale, a seguito della nuova normativa internazionale approvata in sede comunitaria.

Nel corso del 2017 gli obiettivi sono stati conseguiti non pienamente, per alcune problematiche attinenti l'*hardware* che hanno causato la disconnessione dei server per alcune ore in alcuni periodi dell'anno, determinando il mancato raggiungimento dell'obiettivo relativo alla disponibilità della rete AIS del Mediterraneo verso l'EMSA.

Con riferimento al **settore concernente il personale marittimo**, sono state ultimate 44 procedure di riconoscimento, quale Centro di formazione per il personale marittimo, delle 52 richieste pervenute e si è proceduto, mediante ispezione, alle verifiche sull'attività svolta dai centri di formazione marittima autorizzati, ispezionando tutti i 129 centri autorizzati.

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

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*".

In tema di **Polizia marittima a tutela del demanio marittimo e degli utenti del mare** gli interventi posti in essere dai Comandi territoriali del Corpo delle capitanerie di porto sono stati finalizzati a contrastare, in via preventiva e repressiva, gli abusi sul demanio marittimo, assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto e 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. I dati di consuntivo dell'attività di controllo evidenziano il raggiungimento degli obiettivi programmati ad inizio anno con 144.534 ispezioni.

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.

L'attività di controllo si è altresì estesa all'interno dei porti, allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti. L'obiettivo prefissato è stato ampiamente raggiunto con complessivi 145.223 interventi dei 131.300 programmati.

Relativamente alla fase operativa concernente gli interventi di vigilanza e controllo sul litorale marittimo destinato all'attività turistico-balneare per la tutela dei bagnanti, sono stati realizzati 119.623 interventi rispetto ai 118.700 previsti.

In merito ai programmi d'azione concernenti la **salvaguardia dell'ambiente marino, delle sue risorse e del patrimonio archeologico sommerso**, si premette che il competente 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). Grazie, però, ad apposite convenzioni con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, una buona parte dell'attività di mezzi aeronavali, terrestri e LAM (laboratori ambientali mobili) si è resa possibile con oneri a carico di quel Dicastero.

Iniziando dunque dalla difesa ambientale, l'attività si è concretizzata inizialmente in iniziative finalizzate alla prevenzione attraverso l'informazione. L'opera di sensibilizzazione ha riscosso notevole apprezzamento ed ha coinvolto i vari Enti gestori di aree marine protette, per fornire materiale divulgativo all'utenza nautica sulle norme che regolano la fruizione di tali delicatissimi ambienti. A ciò si è aggiunta l'attività di vigilanza lungo la fascia costiera e nei luoghi di particolare interesse (aree marine protette, riserve naturali, zone a protezione speciale e siti di interesse comunitario) con controlli di prevenzione, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) ed interventi di carattere repressivo verso discariche abusive, sversamenti di navi o scarichi in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.

In particolare il Corpo delle Capitanerie è impegnato in

- verifiche per combattere l'inquinamento a tutela dell'ambiente marino, anche mediante operazioni di TLRV della componente aerea della Guardia costiera e analisi chimico-fisiche e microbiologiche effettuate sui campioni di acqua (di mare, reflua, depurata, ecc) con la strumentazione dei laboratori del Corpo;
- missioni aeronavali per la salvaguardia delle aree marine protette e nell'ambito della zona di protezione ecologica istituita con DPR n. 209/2011, nonché missioni aeronavali per la tutela dei siti archeologici sommersi;
- controlli in mare, allo sbarco e sull'intera filiera di pesca, anche contro le frodi alimentari;
- formazione specialistica del personale addetto al settore (ambiente e pesca), ivi compresi i brevetti sub.

I controlli complessivamente eseguiti sia in mare che a terra, per la tutela ambientale sono stati 210.604, le missioni aeronavali per la tutela delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso sono state 7.916 (con un target previsto 7.900), e gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, sia in mare che a terra, sono stati 195.713, superando tutti i target prefissati ad inizio anno, nonostante le difficoltà iniziali dovute alle limitate risorse disponibili.

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 logistica*” al programma 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*” ed al programma 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

✓ 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 logistica*” al programma 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”.

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 dei più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria e stradale, acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria.

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell’avanzamento previsto nel programma degli interventi, attraverso visite ispettive in loco, supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse. Nelle tabelle di seguito riportate vengono illustrati gli esiti dell’attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori.

Relativamente alle ***reti stradali***, si rappresenta quanto segue.

Riguardo le opere affidate agli Enti pubblici si riscontrano numerose criticità; la produzione globale è sostanzialmente al di sotto delle previsioni a causa di problematiche di carattere contrattuale e ad imprevisti sorti nel corso dell’esecuzione dei lavori.

Per quanto riguarda l’attività di monitoraggio sui lavori del Piano Ponti Viadotti e Gallerie, non sussistono situazioni di particolare criticità con scostamenti di modesta entità rispetto alle previsioni; quattro lavori dei dieci monitorati risultano conclusi nel mese di dicembre 2017.

Riguardo i dieci interventi monitorati sulla rete autostradale, si rileva che in tre interventi su dieci la produzione totale conseguita è in linea e talvolta superiore alle previsioni iniziali; in termini generali a fine anno la produzione si discosta solo di circa il 14% rispetto alle previsioni di inizio anno.

Nei rapporti con l'Anas il Ministero si è impegnato oltre che nella **vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ente, con particolare riguardo al primo programma ponti, viadotti e gallerie** anche nel **monitoraggio del Contratto di programma con Anas**.

Il Contratto di programma parte servizi, a decorrere dal 2015, è dotato di indicatori di *performance* utili per monitorare i servizi resi dal gestore. Così il Ministero ha avviato l'attività di vigilanza sui servizi resi attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma, anche al fine di proporre possibili relative azioni migliorative da inserire nel successivo Allegato B del Contratto di Programma 2016 – 2020 che contiene gli impegni relativi ai servizi erogati dal Concessionario nel quinquennio 2016 – 2020. Il percorso intrapreso si ispira ai principi di manutenzione programmata che deve tendere a superare la logica dell'intervento episodico o emergenziale grazie ad una lettura complessiva dei caratteri dell'infrastruttura e degli eventi, che su questa o al suo interno, si verificano, per intervenire prevenendo le criticità di sicurezza, funzionalità o confort della rete. Questa visione programmatica comporterà benefici sia diretti, per gli utenti della strada, in termini di maggior continuità e qualità dei servizi, per la collettività, in termini di contenimento dei costi complessivi di intervento, sia indiretti per il Paese, in termini di valorizzazione e riqualificazione di un patrimonio stradale, oggi mediamente in fase avanzata del suo ciclo di vita.

Per quanto riguarda la **realizzazione del tunnel di base del Brennero**, come da previsioni i lavori sono in corso e, nonostante gli slittamenti di alcune opere propedeutiche, non si registrano allungamenti del termine utile complessivo del sub lotto "Opere principali".

Per gli interventi sulla **rete idrica**, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale, nel corso del 2017 è risultata in linea con la produzione prevista ad inizio anno in soli due casi ed al di sotto di tale previsione nei restanti; i ritardi registrati sono dovuti, per lo più, a problematiche di carattere contrattuale e tecniche insorte durante l'esecuzione dei lavori.

Vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ANAS, con particolare riguardo al 1° Programma ponti, viadotti e gallerie (importi in euro)

N.	Strada	INTERVENTI	Importo lavori	Produzione Progressiva al 30/11/2016	Avanzamento % al 30/11/2016	Importo produzione stimata dal 1/12/2016 al 30/11/2017	1° semestre dicembre 2016 maggio 2017 (previsione)	2° semestre giugno 2017 novembre 2017 (previsione)	1° semestre dicembre 2016 maggio 2017 (dato rilevato)	2° semestre giugno 2017 novembre 2017 (dato rilevato)	Avanzamento % al 30/05/2017 (previsione)	Avanzamento % al 30/11/2017 (previsione)	Avanzamento % al 30/05/2017 (dato rilevato)	Avanzamento % al 30/11/2017 (dato rilevato)	Avanzamento al 30/11/2017 (dato rilevato)
1	RAMB - R.A. 5 RACCORDO AUTOSTRADALE SCALO SICIGNANO - POTENZA	Lavori di M.S. per il ripristino strutturale dei viadotti Pietrastretta sud, Le Carre Il nord e Platano.	20,32	11,51	56,62%	8,82	3,53	5,29	4,97	1,42	73,97%	100,00%	81,07%	88,06%	17,90
2	SS407 - SS 407 BASENTANA	Lavori di M.S. per il ripristino strutturale degli impalcati dei viadotti "Mecca" (km. 13+763) - "Coronati" (km. 14+762) - "Gianni" (km. 13+275).	3,63	3,38	93,13%	0,25	0,10	0,15	0,00	0,00	95,89%	100,00%	93,13%	93,13%	3,38
3	SS95var - SS 95 VAR VARIANTE TITO-BRIENZA	Lavori di manutenzione straordinaria per il riposizionamento degli impalcati del viadotto Melandro	7,05	6,12	86,73%	0,94	0,37	0,56	0,21	0,00	92,03%	100,00%	89,71%	89,71%	6,33
4	SS17 - SS 17 DELL'APPENNINO ABRUZZESE ED APPULO SANNITICO	Lavori di M.S. per il risanamento delle opere d'arte in CLS sita al km 0+915, km 8+121	3,26	1,72	52,84%	1,54	0,61	0,92	0,60	0,27	71,71%	100,00%	71,27%	79,57%	2,59
5	SS76dir - SS 76 dir DELL' AEROPORTO RAFFAELLO SANZO	Intervento di manutenzione per adeguamento sismico a seguito di specifiche indagini strutturali sulle Opere d'Arte - Chiaravalle	9,28	4,54	48,90%	4,74	1,90	2,85	1,51	0,00	69,35%	100,00%	65,17%	65,17%	6,05
6	SS95var - SS 95 VAR VARIANTE TITO-BRIENZA	Interventi di Manutenzione Straordinaria per il risanamento strutturale del viadotto Fragneto e la verniciatura dei relativi impalcati metallici	1,83	1,60	87,53%	0,23	0,09	0,14	0,06	0,00	92,51%	100,00%	90,81%	90,81%	1,66
7	A19 - A19 PALERMO - CATANIA	Lavori di riqualifica mediante interventi di rinforzo e risanamento dell'intradosso delle solette e delle pile-riforcamento dei giunti di dilatazione del viadotto Favara posto tra i km 3+570 e 3+874 in entrambe le carreggiate	0,84	0,77	92,22%	0,07	0,03	0,04	0,00	0,00	95,33%	100,00%	92,22%	92,22%	0,77
8	A90 - A90 GRANDE RACCORDO ANJLARE	Lavori di adeguamento degli impianti tecnologici, ai sensi del D.L. n° 284 del 05.10.2006 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans-europea - Appia Antica	3,55	1,64	46,11%	1,91	0,77	1,15	0,69	0,11	67,67%	100,00%	65,56%	68,66%	2,44
9	SS694 - SS 694 TANGENZIALE OVEST DI LECCE	Lavori di adeguamento degli impianti tecnologici, ai sensi del D.L. n° 264 del 05.10.2006 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans-europea - Conob	6,71	0,97	14,45%	5,74	2,30	3,46	1,11	0,56	48,67%	100,00%	30,98%	39,32%	2,64
10	SS417 - SS 417 DI CALTAGIRONE	Lavori di manutenzione straordinaria per il restauro statico conservativo del viadotto sito dal Km 67+089 Al Km 67+476 della S.S. 417	1,49	1,08	72,34%	0,41	0,16	0,25	0,34	0,03	83,38%	100,00%	95,22%	97,24%	1,45

Vigilanza ed impulso alle opere delle Concessionarie autostradali (importi in milioni di euro)

N.	Opere	Importo totale lavori agglomerato	Importo produzione stimata al 31/12/2016	Avanzamento % al 31/12/2016	Previsione annuale 2017	Produzione totale stimata al 31/12/2017	Avanzamento % stimato al 31/12/2017	1° semestre 2017		2° semestre 2017		Produzione totale al 31/12/2017
								previsione	consuntivo	previsione	consuntivo	
1	Tibre (1° lotto): Fontevivo - Treccasali - Terre Verdiane.	253,30	3,50	1,38%	71,40	74,9	29,57%	33,6	25,6	37,8	40,5	69,6
2	Ampliamento alla quinta corsia dell'autostrada A8 Milano - Varese nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 1.	39,80	38,50	96,73%	1,30	39,8	100,00%	1,0	1,2	0,3	0,6	40,3
3	Autostrada Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1.	183,20	93,10	50,82%	19,80	112,9	61,63%	9,9	13,9	9,9	15,1	122,1
4	Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1.	116,00	5,20	4,48%	41,00	46,2	39,83%	25,4	16,0	15,6	14,5	35,7
5	Autostrada Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2.	302,50	4,70	1,55%	62,00	66,7	22,05%	25,4	22,8	36,6	34,9	62,4
6	Potenziamento dell'interconnessione A12-A15.	29,80	0,00	0,00%	0,30	0,3	1,01%	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
7	Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate).	76,60	69,70	90,99%	3,90	73,6	96,08%	2,6	0,6	1,3	1,4	71,7
8	Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2.	162,20	48,70	30,02%	44,80	93,5	57,64%	22,4	15,7	22,4	16,7	81,1
9	Realizzazione della nuova stazione autostradale e del nuovo centro di manutenzione di Montecchio Maggiore.	22,80	22,10	96,93%	0,70	22,8	100,00%	0,7	0,5	0,0	0,2	22,8
10	Lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord.	93,40	1,00	1,07%	29,00	30,0	32,12%	13,4	8,8	15,6	7,6	17,4

Vigilanza ed impulso alle opere affidate agli enti pubblici (importi in milioni di euro)

N.	INTERVENTI C.U.P.	Importo lavori (*) (**)	Produzione Progressiva al 30/11/2016	Avanzamento % al 30/11/2016	Importo produzione stimata dal 1/12/2016 al 30/11/2017	1° semestre dicembre 2016 maggio 2017 (previsione)	1° semestre dicembre 2016 maggio 2017 (consuntivo)	2° semestre giugno 2017 novembre 2017 (previsione)	2° semestre giugno 2017 novembre 2017 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/12/2016 al 30/11/2017 (consuntivo)
1	Comune di Oristano - "Circonvallazione Comune di Oristano" Legge 376/2003 art.2 n.18 - CUP H11B13001160001	3,00	0,09	3,13%	1,400	0,60	0,021	0,80	0,018	0,018
2	Provincia Catanzaro - Completamento della sistemazione versante in frana, stabilizzazione e ripristino SP 165/2 - Legge 296-06 art. 1 c 1152 - CUP C47H14000270001	0,76	0,75	99,34%	0,010	0,01	0,005	0,00	0,000	0,000
3	Provincia Catanzaro - MS adeguamento e messa in sicurezza SSPP 124-129-130-132-134-139-140-142-143-149 - Legge 296-06 art 1 c 1152 - CUP C87H140000100004	1,74	1,36	78,10%	0,380	0,28	0,190	0,10	0,040	0,040
4	Provincia Cosenza - Lavori di nuova costruzione e parziale adeguamento strada di collegamento Cosenza-Sibari - Collegamento Svincolo A3 di Tarsia-SS 106 bis - Legge 296-06 art. 1 c 1152 - CUP F96G08000220005	21,76	16,21	74,52%	5,545	4,00	0,890	1,55	0,260	0,260
5	Provincia Trapani - Lavori di messa in sicurezza della SP 38 Mazzara Granitola dalla foce del fiume Arena a Torretta Granitola - Legge 296-06 art. 1 c 1152 - CUP H97H08000960000	2,52	0,98	38,91%	2,300	0,95	0,000	1,35	0,000	0,000
6	Regione Lazio - "Progettazione e realizzazione dell'intervento opere per la messa in sicurezza della superstrada Cassino - Formia - Legge n. 166/2002 art. 19, comma 1, lett. Gg - CUP C67H07000740002	2,24	1,70	76,06%	0,540	0,54	0,000	0,00	0,000	0,000
7	Provincia di Vibo Valentia - "SP 14 - Vibo Valentia - Piscopio - Valle Mesina" Legge 296/06 art. 1 comma 1152 e smi - CUP E47H080000240001	0,32	0,07	21,88%	0,250	0,10	0,000	0,15	0,000	0,000
8	Provincia di Vibo Valentia - "SP ex SS 522 Bivio Angitola - Tropea" - Legge 296/06 art. 1 comma 1152 e smi - CUP E97H08000210001	1,10	0,35	31,82%	0,750	0,40	0,000	0,35	0,150	0,150
9	Provincia di Reggio Calabria - Legge 296/06 art. 1 comma 1152 e smi - Intervento n. 1 del Piano - Pedenontana Piana Gioia Tauro - CUP B56G09000090006	12,52	0,00	0,00%	6,100	1,60	0,000	4,50	0,000	0,000
10	Comune di Parma "Valorizzazione e recupero del limite nord-est del parco Ducale" Legge 164/2004 - CUP I94114000020004	2,57	0,00	0,000%	1,300	0,20	0,000	1,10	0,023	0,023

Realizzazione del tunnel di Base del Brennero (importi in milioni di euro)

OPERE	Importo netto lavori aggiornato	Importo totale produzione al 30/11/2016	Avanzamento % dei lavori al 30/11/2016	Importo produzione stimata dal 1/12/2016 al 30/11/2017	Importo totale produzione al 30/11/2017	Previsione dell'avanzamento o % dei lavori al 30/11/17	Importo produzione dal 1/12/2016 al 31/05/2017 (previsione)	Importo produzione dal 1/12/2016 al 31/05/2017 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/06/2017 al 30/11/2017 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/06/2017 al 30/11/2017 (previsione)
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Opere Principali ambito Sottotraversamento Isarco	294,50	6,50	2,21%	40,00	46,50	15,79%	16,00	13,70	30,40	24,00
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Interventi ambito stazione di Fortezza	5,50	1,75	31,82%	3,75	5,50	100,00%	1,75	1,75	2,00	2,00
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Opere Propedeutiche ambito Sottotraversamento Isarco - Area di carico-scarico A22	2,73	2,67	97,80%	0,06	2,73	100,00%	0,06	0,06	0,00	0,00
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Lotto Mules 2-3 - Realizzazione cunicolo Esplorativo dal fronte attuale (partenza) fino al Camerone di Montaggio TBM e Camerone di Montaggio TBM cunicolo	3,80	0,00	0,00%	3,80	3,80	100,00%	3,00	1,00	1,20	0,80
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Lotto Mules 2-3 - Rivestimenti in Calcestruzzo all'interno della Finestra di Mules	12,00	0,00	0,00%	12,00	12,00	100,00%	4,80	0,00	N.D.	7,20
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Lotto Mules 2-3 - Scavo e rivestimento di prima fase della Galleria di accesso alla fermata di emergenza di Trens	27,36	0,00	0,00%	6,00	6,00	21,93%	N.D.	0,90	3,10	N.D.
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Lotto Mules 2-3 - Scavo e rivestimento di prima fase Galleria di linea Ovest in direzione Sud	36,00	0,00	0,00%	8,50	8,50	23,61%	N.D.	0,50	5,00	N.D.
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Lotto Mules 2-3 - Rivestimenti in Calcestruzzo Gallerie di Linea Esistenti e Scavo dei primi 600 m della Galleria di linea Ovest	10,00	0,00	0,00%	10,00	10,00	100,00%	0,90	0,40	3,00	9,10

Vigilanza ed impulso agli interventi relativi alle reti idriche (importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/16	Produzione stimata anno 2017	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/17	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/17	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/17 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/17 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/17 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/17 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 31/12/17 (consuntivo)
1	Regione Basilicata - Schema idrico Basento Bradano - Tronco Acerenza - Distribuzione 3° lotto	101,78	43,02	25,98	69,00	67,79%	14,59	17,66	11,39	14,64	75,32
2	Regione Molise - Irrigazione Basso Molise acque f. Biferno e Fortore	75,00	24,14	31,86	56,00	74,67%	10,00	2,45	21,86	14,60	41,19
3	Regione Basilicata - Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (3° lotto funzionale)	3,68	3,30	0,38	3,68	100,00%	0,20	0,10	0,18	0,00	3,40
4	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis - Completamento	156,14	101,41	36,00	137,41	88,00%	15,00	9,14	21,00	26,86	137,41
5	Completamento schema Basento Bradano settore G	87,70	1,56	12,24	13,80	15,74%	4,50	0,00	7,74	0,00	1,56
6	Regione Sicilia - Riuso delle acque depurate dal depuratore di Catania	6,43	3,65	2,46	6,11	95,02%	1,10	1,10	1,36	0,00	4,75
	Totale	430,73	177,08	108,92	286,00	66,40%	45,39	30,45	63,53	56,10	263,63

✓ **Prosecuzione degli interventi di edilizia pubblica e riqualificazione urbana ed attuazione degli strumenti a sostegno del disagio abitativo**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 *"Infrastrutture pubbliche e logistiche"*, al programma 14.10 *"Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità"* e nell'ambito della missione 19 *"Casa e assetto urbanistico"*, al programma 19.2 *"Politiche abitative, urbane e territoriali"*

Per **rilanciare gli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana ed attivare strumenti a sostegno del disagio abitativo**, il Ministero ha intrapreso diverse attività:

- con il cosiddetto decreto "sblocca Italia" (decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133), già a partire dal 2015 ha avviato una serie di programmi di finanziamento a favore dei Comuni (primo e secondo *"Programma 6000 Campanili"*, *"Nuovi progetti di interventi"*, *"Cantieri in Comune"*);
- con il programma denominato *"Piano città"* ha dato impulso alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate;
- con il programma di *"Recupero e razionalizzazione degli alloggi e immobili di edilizia residenziale pubblica"*, di proprietà dei Comuni ed ex IACP, ha mirato all'incremento, nel breve periodo, del numero di immobili destinati al sostegno delle categorie sociali deboli.

Nell'ambito dello stesso obiettivo è stata inoltre prevista la prosecuzione delle attività connesse all'istituzione dell'anagrafe delle opere pubbliche incompiute.

Il *primo* programma *"6000 Campanili"* ha riguardato interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, ovvero di realizzazione e manutenzione di reti viarie o telematiche nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio. Si tratta di interventi di piccole e medie dimensioni disseminati sul territorio che si rivolgono nella maggior parte dei casi ai piccoli Comuni, finora spesso esclusi nella programmazione delle grandi opere infrastrutturali, che rappresentano un importante patrimonio storico, artistico e culturale del territorio nazionale.

L'art. 3, commi 2 e 3, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, cosiddetto decreto "sblocca Italia", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ha previsto sia il rifinanziamento, per 100 milioni di euro, del primo programma, dando luogo al *secondo* Programma *"6000 Campanili"* tramite lo scorrimento della graduatoria già disponibile, sia l'avvio di un altro programma, poi denominato *"Nuovi progetti di interventi"*, per un importo di ulteriori 100 milioni di euro, che privilegia gli interventi di tipo manutentivo e di salvaguardia del territorio, nell'ottica di una graduale riduzione del consumo di suolo a favore del recupero del patrimonio edilizio pubblico esistente.

Complessivamente, con il *primo* ed il *secondo* Programma *"6000 Campanili"*, gli interventi finanziati sono 293 a fronte di 250 milioni di euro di fondi disponibili per i tre anni 2015-2016-2017, di cui 10 milioni di euro disponibili nel 2017. Alla fine del 2017 sono stati erogati l'85,40% dei fondi con 125 interventi conclusi.

Il programma denominato *"Nuovi progetti di interventi"* ha interessato i Comuni e le unioni di comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti ed accoglie priorità quali

- la qualificazione e manutenzione del territorio, mediante recupero e riqualificazione di volumetrie esistenti e di aree dismesse, nonché alla riduzione del rischio idrogeologico;
- la riqualificazione e all'incremento dell'efficienza energetica del patrimonio edilizio pubblico, nonché alla realizzazione di impianti di produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili;
- la messa in sicurezza degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici, alle strutture socio-assistenziali di proprietà comunale e alle strutture di maggiore fruizione pubblica.

Complessivamente gli interventi finanziati sono 286 a fronte di 100 milioni di euro stanziati nei tre anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2017 sono stati erogati il 68,45% dei fondi con 91 interventi conclusi.

Relativamente al programma “*Cantieri in Comune*”, elaborato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e finalizzato alla realizzazione delle opere segnalate come “di completamento” direttamente agli enti locali, purché immediatamente cantierabili, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha supportato la Presidenza del Consiglio dei Ministri nello svolgimento di tutte le attività necessarie per la gestione dei finanziamenti, con la verifica di sussistenza dei requisiti, il rispetto dei termini, nonché il monitoraggio dell'avanzamento delle attività.

Dei 137 interventi ammessi al programma e finanziati con la delibera CIPE n. 38/2015 uno è stato completamente definanziato ed un altro solo parzialmente in seguito a rilievi della Corte dei conti ed alla istruttoria del MIT e della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Rispetto ai fondi disponibili per gli anni 2015-2016-2017 pari a 135 milioni di euro, alla fine del 2017 ne sono stati erogati circa 97 milioni, pari a 71,81%.

Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE) ha attivato uno spazio sul proprio sito internet (<http://programmazioneeconomica.gov.it>) dedicato alla documentazione relativa all'attuazione del programma “*Cantieri in Comune*” ed un sistema di monitoraggio sull'andamento degli interventi presso il quale i Comuni si sono registrati e devono alimentare con i dati l'attuazione.

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 2017 è proseguito il monitoraggio dell'avanzamento delle attività di realizzazione degli interventi ammessi a finanziamento secondo le modalità stabilite dalle convenzioni con i Comuni selezionati; le richieste di contributo avanzate dagli Enti locali, ove in accordo a quanto definito dalle convenzioni, hanno dato luogo alla regolare erogazione dei relativi finanziamenti. Nel corso dell'anno finanziario 2017 sono stati effettuati pagamenti per un totale di circa 24 milioni di euro.

Con riferimento agli interventi di “*recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica*”, di proprietà dei Comuni e degli ex IACP, occorre precisare che il programma è articolato in due linee:

- la "linea A" comprende interventi di recupero di lieve entità, fino ad un importo di € 15.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2017) di 67,9 milioni di euro;
- la "linea B" comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di € 50.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 440,23 milioni di euro.

Entrambe le “linee” del programma sono finanziate con le risorse statali ai sensi dell'articolo 4 del decreto legge n. 47/2014 convertito, con modificazioni, dalla legge 23.05.2014 n.80 (c.d. “*Piano Casa*”).

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitora lo stato di avanzamento degli interventi al fine di verificare l'andamento complessivo della programmazione regionale e la capacità di spesa dei singoli soggetti attuatori anche ai fini delle erogazioni delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni e di evidenziare, al contempo, eventuali ritardi e criticità attuative che ne impediscano l'avanzamento e la rapida conclusione.

Ad oggi, gli alloggi ultimati con le risorse ripartite ed erogate sulle annualità 2014-2015-2016-2017, ammontano per la *linea A*, a 3.231 su un totale di 4.107 (78,67%) e per la *linea B*, e 901 su un totale di 8.888 (10,13%).

Il monitoraggio è stato realizzato utilizzando un applicativo informatico dedicato, (prima versione resa disponibile il 4 febbraio 2016), che consente ai soggetti accreditati l’inserimento delle informazioni e a responsabili regionali una costante valutazione degli interventi monitorati ed un contatto continuo con il Ministero. Il contatore degli alloggi ERP è poi inserito nella *home page* del sito del MIT, consentendo di visualizzare i lavori finiti in alloggi sfitti o vuoti.

APPROFONDIMENTI	I NUMERI MIT	
Casa Sicura	Connettere l'Italia	Contatore ERP
<i>Agevolazioni fiscali per la messa in sicurezza antisismica delle abitazioni e delle attività produttive.</i>	<i>Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilità.</i>	<i>Piano per il recupero di appartamenti di Edilizia Residenziale Pubblica non utilizzati</i>

Con l’istituzione dell’”*elenco - anagrafe delle opere pubbliche incompiute*”, il Ministero si è posto l’obiettivo di elaborare uno strumento conoscitivo delle opere non portate a termine, al fine di individuare le soluzioni per avviarne il completamento oppure il riutilizzo, anche con diversa destinazione rispetto a quella originariamente prevista.

Il sistema informativo di monitoraggio delle opere incompiute – SIMOI attivato dal 2013, è accessibile dal sito istituzionale del Ministero ed è uno strumento sia di raccolta delle informazioni di monitoraggio comunicate da tutte le amministrazioni statali e regionali che di divulgazione, poiché consente a qualsiasi utente interessato la consultazione e l'utilizzo della banca dati. Consultando il SIMOI è possibile svolgere una ricognizione sul territorio nazionale delle opere pubbliche non completate, sia di interesse nazionale sia di interesse regionale, e ottenere informazioni in formato aperto su:

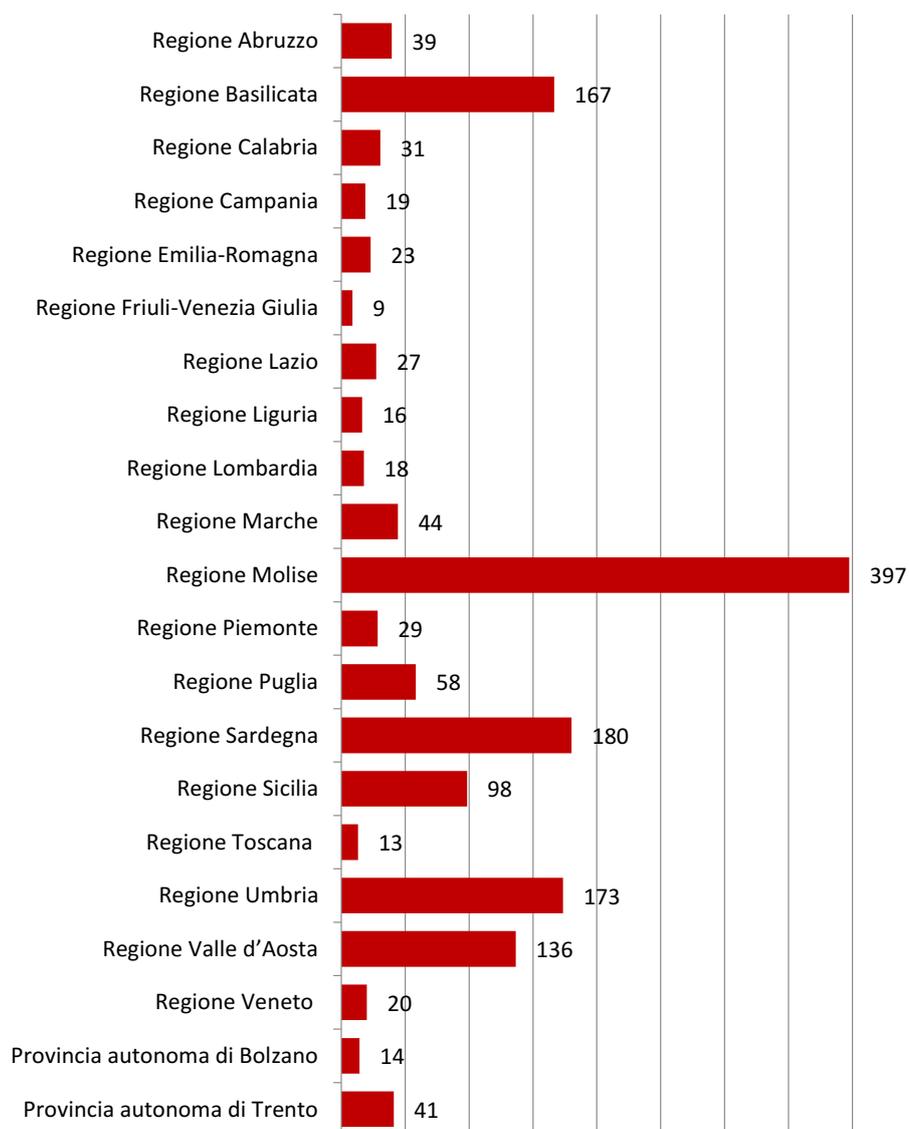
- denominazione stazione appaltante;
- Codice Unico di Progetto (CUP);
- stato dell'opera incompiuta;
- ambito di interesse (regionale/nazionale);
- titolo opera incompiuta;
- localizzazione opera (in base ai codici ISTAT/NUTS);
- totale intervento aggiornato ultimo quadro economico;
- importo oneri per l'ultimazione dei lavori;
- percentuale di lavori eseguiti;
- fruibilità opera;
- possibilità di uso ridimensionato opera.

Gli elenchi vengono forniti dalle Regioni per i relativi territori.

Nel corso del 2017 il Ministero ha proseguito l'attività di sensibilizzazione, assistenza e supporto ai soggetti interessati su tutto il territorio nazionale. 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, sono state aggiornate le graduatorie delle opere pubbliche incompiute, ordinate per priorità, grado di realizzazione e possibile riutilizzo, secondo i criteri fissati dal DM 42/2013. A giugno 2017 è stato pubblicato sul sito istituzionale l'elenco aggiornato per complessive 752 opere pubbliche incompiute relative all'anno 2016, registrando un decremento pari a circa il 3,4% rispetto alle 874 della rilevazione dell'anno precedente.

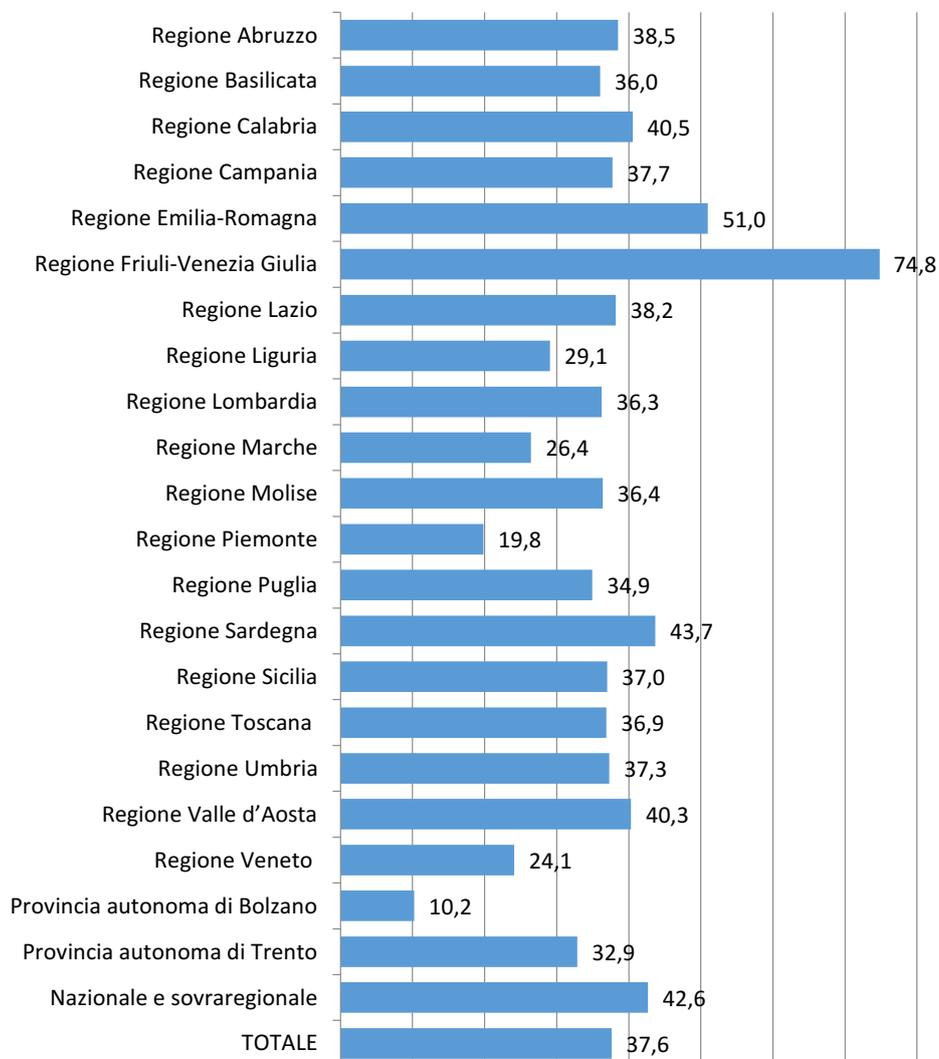
Nel successivo grafico, relativamente agli ambiti di interesse regionale, sono riportati l'incidenza media pro-capite (in €) delle opere incompiute registrate; le Regioni nelle quali si è registrato il dato più alto risultano quelle con minor densità abitativa, tra queste la Regione Molise risulta quella con maggior incidenza pro-capite, pari a 397 €, seguono la Regione Sardegna e la Regione Umbria.

**Importo pro-capite (€) opere incompiute di interesse regionale per regione:
anno 2016**



Nel successivo grafico è indicata la percentuale media di avanzamento delle opere incompiute, avanzamento inteso come rapporto tra l'importo dei lavori aggiornato all'ultimo SAL e l'importo lordo totale dell'opera; la Regione Friuli di Venezia Giulia, che stacca le altre, è quella con la più alta percentuale media di avanzamento lavori (74,8%) ed è anche quella che presenta di gran lunga il minor ammontare di oneri necessari al completamento da aggiungere all'importo già finanziato dei lavori da terminare (consistenze entrambe inferiori al milione di euro).

Percentuale media di avanzamento delle opere incompiute per ambito territoriale: anno 2016

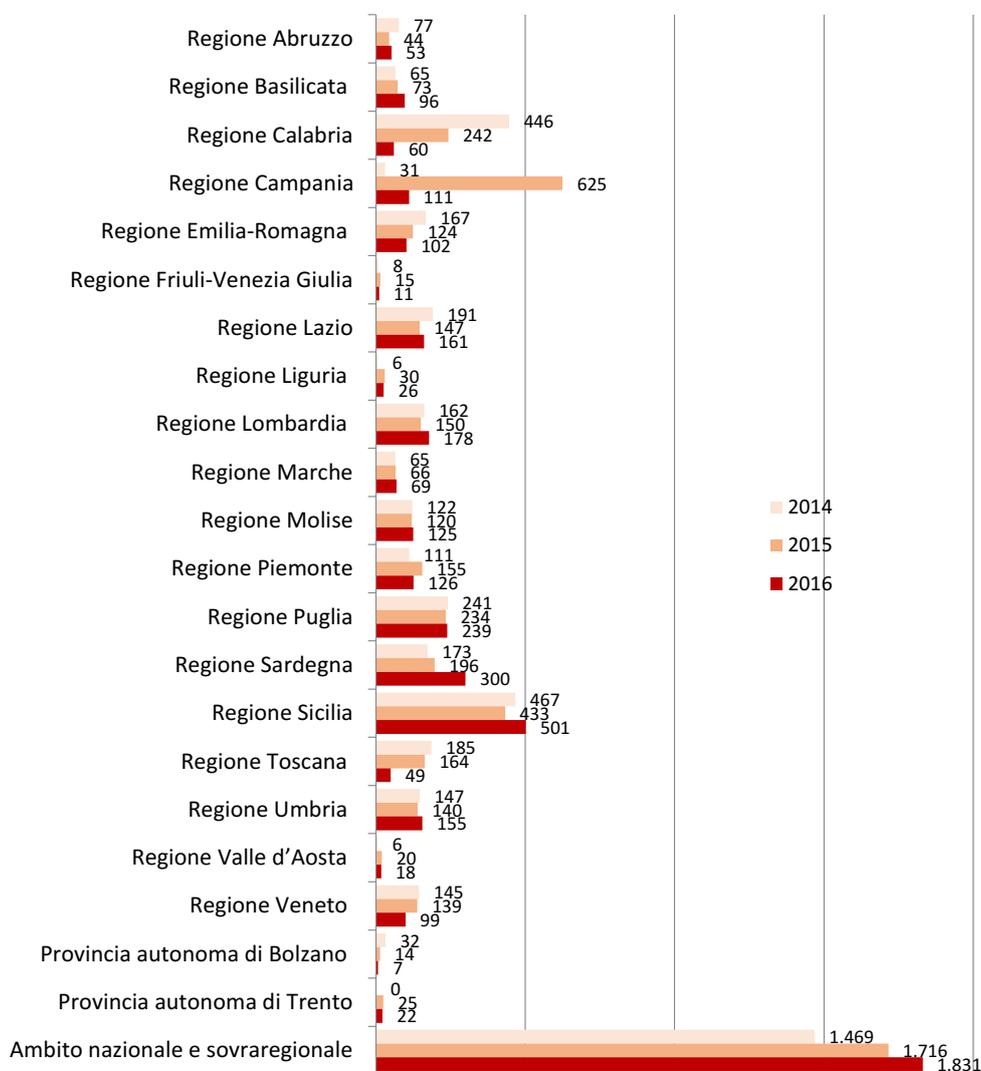


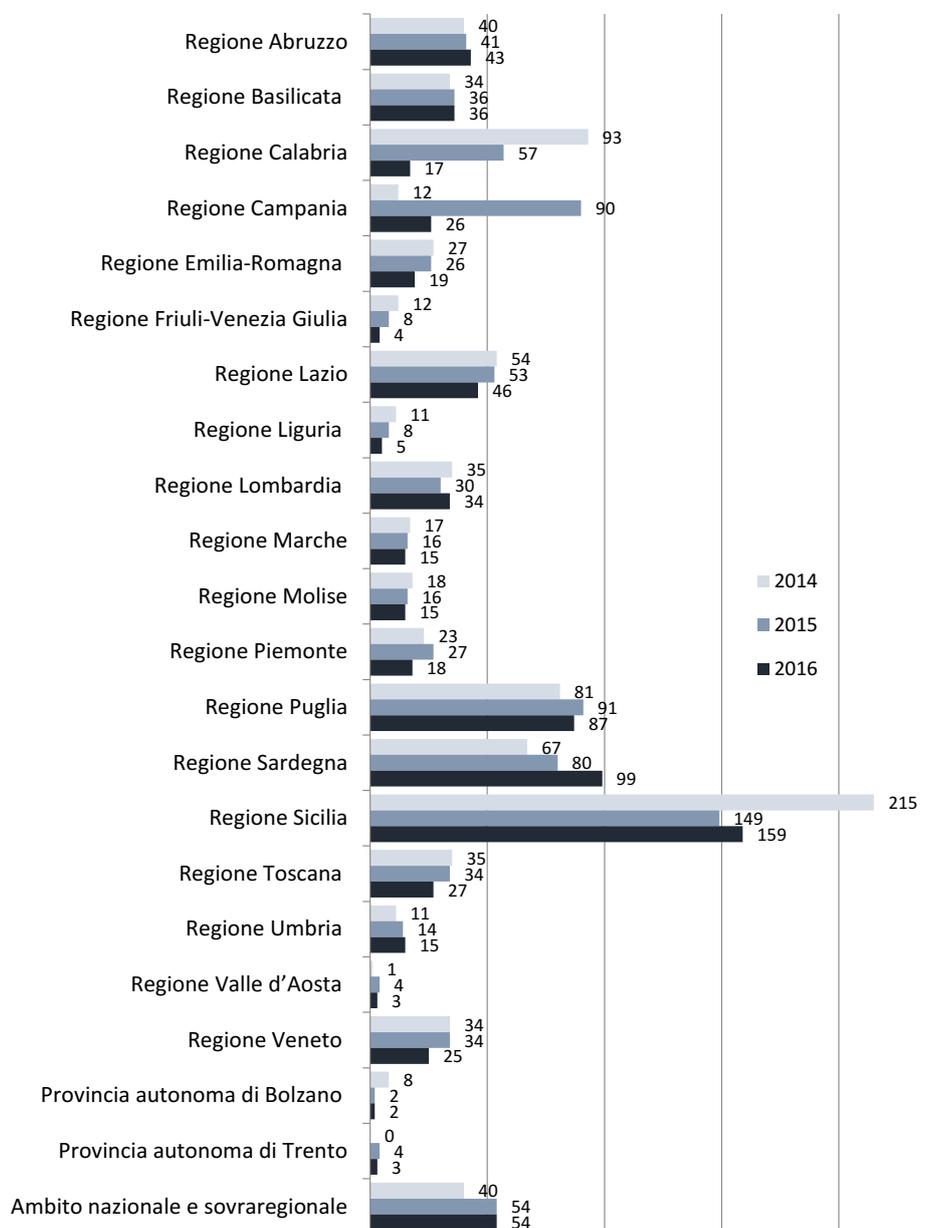
Numericamente, le opere incompiute che attengono all'ambito regionale rappresentano il 90,7% del totale delle opere incompiute registrate nel 2016; in termini di importo le opere incompiute di ambito regionale rappresentano, invece, poco più del 60% del totale complessivo.

Il confronto dei dati relativi agli anni 2014 - 2016, registra, per alcune Regioni, una lieve diminuzione del numero delle opere incompiute, mentre per altre si osserva un cospicuo incremento di detto numero, in gran parte conseguente all'azione di sensibilizzazione operata dal Ministero nei confronti delle stazioni appaltanti finalizzata all'alimentazione la banca dati.

Di seguito sono riportati i grafici relativi alle opere incompiute sia in termini di importo e ambito territoriale che in termini numerici e ambito territoriale.

Importo opere incompiute per ambito territoriale: milioni di euro, 2014-2016



Numero opere incompiute per ambito territoriale: 2014-2016

Accanto alla suddetta operazione ricognitiva, l'Amministrazione ha, inoltre, sviluppato alcune ipotesi normative, in fase di valutazione, che prevedono specifiche azioni finalizzate alla promozione del completamento delle opere pubbliche incompiute inserite ovvero alla loro definitiva dismissione. Si tratta di misure volte, da una parte, a contrastare il fenomeno e, dall'altra, ad individuare le cause ostative all'ultimazione delle opere stesse nonché alla definizione degli strumenti più idonei per favorirne il completamento e la fruibilità, incentivando, per quanto possibile, anche il coinvolgimento ed il finanziamento da parte di

soggetti pubblici e privati interessati alla gestione delle opere una volta completate.

Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”

Obiettivi strategici correlati:

✓ *Prosecuzione delle attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di ferrovie e di metropolitane*

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.

Quanto al *rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane*, per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa il Ministero è impegnato nell’attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione.

In particolare, nell’anno 2017, 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.

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 cofinanziamento da parte dell’Ente locale beneficiario del contributo, prevista da specifici impegni assunti formalmente, è assicurata dal fatto che l’erogazione per il pagamento dei singoli stati di avanzamento lavori grava in parte sulle risorse statali e in parte sul cofinanziamento 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 cofinanziamento.

La tabella di seguito riportata, contenente gli esiti dell’attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, evidenzia, a livello generalizzato, una produzione annuale effettiva inferiore rispetto a quella prevista.

Per alcuni degli interventi, di seguito elencati, sono state riscontrate delle criticità che hanno provocato una produzione sensibilmente inferiore a quella stimata.

- Comune di Verona - rete filioviaria urbana; l'intervento ha subito rallentamenti a seguito di una variante in via di definizione.
- Comune di Roma - Sistema filoviario Eur Fermi-Tor de Cenci: l'intervento comprende due tratte Eur-Tor de Cenci e Eur-Tor Pagnotta; la prima in particolare risulta ad avanzamento nullo per problematiche connesse alla scelta del tracciato.
- Comune di Napoli - Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale-Capodichino: la minore produzione è stata determinata dai maggiori tempi necessari per acquisire la sottoscrizione delle convenzioni con il gestore del servizio ferroviario regionale e per l'acquisizione delle aree da parte dei privati.
- Ferrovia Circumetnea - Metropolitana tratta Nesima-Monte Po; la minore produzione è dovuta a problemi tecnici incontrati nella fase di avvio dell'opera.

*Vigilanza ed impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa
(importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo ammesso a finanziamento	Importo contrattualizzato lavori	Importo produzione stimata al 31/12/16 (b)	Produzione stimata nell'anno 2017 (c=f+g)	Importo totale produzione stimata al 31/12/17 (d=b+c)	Avanzamento % dei lavori al 31/12/17 (e=d/a)	Importo produzione stimata 1° semestre 2017 (f)	Importo produzione consuntivo 1° semestre 2017 (g)	Importo produzione stimata 2° semestre 2017 (h)	Importo produzione consuntivo 2° semestre 2017 (i)	Produzione consuntiva al 31/12/17 (j=b+g+i)
1	VERONA: Rete filoviaria urbana	130,71	115,51	2,80	12,00	14,80	12,81%	4,00	0,15	8,00	0,20	3,15
2	RIMINI: Trasporto Rapido Costiero Rimini-Riccione	92,05	79,32	61,68	14,00	75,68	95,41%	7,00	3,19	7,00	3,38	68,25
3	MILANO: Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1.850,60	1.850,60	385,00	210,00	595,00	32,15%	90,00	92,52	120,00	89,08	566,60
4	TORINO: Metropolitana Lingotto - Bengasi	193,55	173,74	62,00	60,00	122,00	70,22%	30,00	15,00	30,00	10,00	87,00
5	ROMA: Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dei Cenci	131,44	111,56	64,62	3,69	68,31	61,23%	2,32	0,00	1,37	0,34	64,96
6	ROMA: Linea C tratta T3 Fori Imperiali - Piazza Venezia	792,00	628,55	144,57	80,00	224,57	35,73%	30,00	25,04	50,00	30,68	200,29
7	NAPOLI: Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	593,10	593,10	50,40	115,00	165,40	27,89%	70,00	62,19	45,00	24,83	137,42
8	PALERMO: Metroferrovia Giachery-Lolli	152,10	104,22	13,06	12,00	25,06	24,05%	4,00	4,26	8,00	3,53	20,85
9	FIRENZE: Sistema tramviario - Linea 2 e 3	291,98	355,29	197,42	94,97	292,39	82,30%	43,71	39,44	51,26	29,16	266,02
10	CIRCUMETNEA: Tratta Nesima - Monte Po	92,80	80,32	3,25	49,00	52,25	65,05%	27,50	13,50	21,50	15,50	32,25

Con riferimento al *settore ferroviario, i risultati delle attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI*, hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni. La produzione complessiva effettivamente realizzata risulta superiore con un incremento di 169,1 milioni di euro.

La scheda riassuntiva dell'avanzamento della produzione economica degli interventi realizzati da RFI, presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti, di seguito riportata, 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.

Dalla documentazione emerge che in tre casi l'importo della produzione a consuntivo nell'intero periodo è inferiore ai valori obiettivi prefissati:

- raddoppio Bari – Taranto, la minore produzione è dovuta al ripresentarsi di difficoltà economico/finanziarie dell'appaltatore che hanno causato un rallentamento le attività realizzative del raddoppio tra Bari S.Andrea e Bitetto;
- interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria, l'investimento ha registrato uno scostamento totale negativo di 11,4 milioni di euro tra la produzione registrata a consuntivo e quella dichiarata in termini di obiettivo, poiché i tempi di realizzazione si sono allungati a causa di difficoltà di carattere tecnico incontrate durante le attività;
- nodo di Falconara (I fase), l'investimento ha registrato uno scostamento totale negativo di 2,7 milioni di euro tra la produzione registrata a consuntivo, pari a 2,9 milioni di euro, e quella dichiarata in termini di obiettivo, pari a 5,6 milioni di euro. La minore produzione registrata è dovuta al prolungarsi della fase di confronto con le ditte proprietarie di aree interessate dall'esproprio e a criticità attribuibili ai maggiori tempi necessari per lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore a seguito di maggiori approfondimenti di carattere tecnico.

Vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI-Rete Ferroviaria Italiana (importi in milioni di euro)

n.	OPERE	IMPORTO NETTO LAVORI AGGIORNATO	Importo totale produzione al 30/11/2016 (preconsuntivo)	Avanzamento percentuale dei lavori al 30/11/16 (preconsuntivo)	Importo produzione stimata dal 1/12/2016 al 30/11/2017	Importo totale produzione al 30/11/2017	Previsione dell'avanzamento percentuale dei lavori al 30/11/17	I periodo		II periodo	
								Importo produzione dal 1/12/2016 al 31/05/2017 (previsione)	Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/6/2016 al 30/11/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/6/2016 al 30/11/2016 (consuntivo)
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,3	915,6	79%	8,2	923,8	80%	3,3	11,1	4,9	25,4
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,6	367,4	77%	27,7	395,1	83%	8,3	11,4	19,4	11,3
3	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	329,0	238,9	73%	18,8	257,7	78%	7,5	12,0	11,3	21,3
4	0240 - Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	642,4	245,0	38%	10,6	255,6	40%	3,2	7,8	7,4	12,1
5	0260 - Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,7	40,5	27%	5,0	45,5	30%	1,5	4,1	3,5	2,8
6	0263-Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,0	186,5	81%	23,7	210,2	91%	9,5	9,3	14,2	3,0
7	0267 - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,0	195,5	75%	31,4	226,9	87%	12,6	18,4	18,8	32,2
8	0297-Nodo di Falconara (I fase)	240,0	18,8	8%	5,6	24,4	10%	1,1	0,0	4,5	2,9
9	0325-Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,0	1.661,1	82%	58,5	1.739,6	85%	23,4	63,3	35,1	23,0
10	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,8	313,9	33%	29,7	343,6	37%	8,9	23,7	20,8	27,7
11	0343-Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi	6.200,0	1.017,8	16%	180,0	1.197,8	19%	54,0	66,8	126,0	178,8

✓ **Attuazione degli interventi ed iniziative utili alla modifica della governance delle Autorità portuali accorpate in Organismi di sistema**

L'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" ed è diretto al rafforzamento dell'attività di vigilanza del Ministero sulle Autorità portuali.

Tale obiettivo è collegato alla riforma, introdotta con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169, concernente la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124". Attraverso tale riforma, che si inserisce nelle politiche e nelle azioni per il rilancio della portualità e della logistica, i 54 porti di rilevanza nazionale sono stati riorganizzati e sono andati a costituire **15 Autorità di sistema portuale** con sede nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea. Le sedi delle Autorità di sistema portuale sono: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

A tali Autorità di Sistema portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Ogni Autorità di Sistema portuale diventa strumento di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

L'obiettivo è stato attuato attraverso la programmazione di ispezioni straordinarie e mirate presso le Autorità di Sistema portuale finalizzate a stimolare il miglioramento della performance di detti Enti.

Nel corso del 2017 sono state effettuate, quindi, cinque ispezioni presso Autorità di Sistema portuale, di seguito elencate:

- 1) Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale
- 2) Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
- 3) Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale
- 4) Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale
- 5) Autorità di Sistema del Mar Adriatico Meridionale

Le ispezioni sono state condotte attraverso: interviste ai vertici delle Autorità di sistema portuale e ai dirigenti delle stesse, incontri con i terminalisti e gli operatori dei porti esaminati, visione diretta del porto da mare o da terra.

Le Autorità di Sistema nascono dall'accorpamento di due o più Autorità portuali. Esse scontano il lungo periodo di stasi dovuto al prolungato e reiterato commissariamento che ha comportato solo lo svolgimento dell'ordinaria amministrazione senza processi di sviluppo e pianificazione.

Le prime due ispezioni sono state rivolte a due Autorità di sistema portuale che, pur essendo i rispettivi Presidenti stati nominati nello stesso periodo di tempo, ossia alla fine del 2016, presentavano una operatività diversa dovuta principalmente alle difficoltà di costituzione degli organi di governo.

Infatti mentre l'Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno Centrale al momento dell'ispezione (10 aprile 2017) si presentava pienamente operativa con tutti gli organi, previsti dalla riforma, costituiti, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale invece, ancora a fine maggio 2017, non aveva nominato il Comitato di gestione per ritardi da imputarsi alla Città metropolitana di Roma e al Comune di Civitavecchia. Ciò ha quindi determinato conseguenti criticità in ordine nella tempistica dell'azione dell'Ente (approvazione concessioni, nomina Segretario generale, ecc.).

La situazione evidenziata presso l'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale, ma anche verificatasi presso l'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Settentrionale, con addirittura il nascere di un contenzioso presso il TAR con il Comune di Livorno, ha indotto questa Amministrazione a elaborare, tra le altre, una norma di correzione del decreto legislativo n. 169/2017, finalizzata ad escludere dai Comitati di gestione di detti enti coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale (ad es. Sindaci, Presidenti di Regione).

Altro elemento di criticità che è emerso nel corso dell'incontro presso l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale è stato quello della non attuazione della fusione tra le due ex Autorità portuali di Napoli e Salerno. Ciò in quanto con il DPCM 11 gennaio 2017 è stata data attuazione, per quanto riguarda l'Autorità portuale di Salerno, alla disposizione di cui all'articolo 22, comma 2 del decreto legislativo n.169/2016 che prevede che su richiesta motivata del Presidente della Regione, può essere disposto, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il mantenimento, per un periodo non superiore a trentasei mesi, dell'autonomia finanziaria e amministrativa delle ex Autorità Portuali. Il termine di cessazione di detta autonomia è il 31 dicembre 2017. Ciò ha, di fatto, stante anche la limitatezza del periodo autorizzato (solo 12 mesi), impedito di avviare il procedimento di costituzione della nuova Amministrazione, in quanto i due enti sono rimasti separati anche ai fini della definizione delle linee strategiche di sviluppo dei tre porti facenti parte del Sistema portuale.

In ogni caso l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale ha illustrato le nuove prospettive di sviluppo infrastrutturale che intende portare avanti. Di particolare rilievo presso il porto di Napoli è il nuovo terminal container da ricollocarsi verso San Giovanni a Teduccio, area nella quale la realizzazione delle infrastrutture, compresa quella ferroviaria, sarebbe meno onerosa e maggiormente efficiente. Sono inoltre stati illustrati alcuni progetti di riconversione di aree "cittadine" del porto come quella dell'Immacolatella Vecchia con destinazione museale e delle aree limitrofe alla Stazione marittima, e la realizzazione di una nuova stazione marittima al Beverello.

Anche per quanto riguarda il porto di Salerno sono state rappresentate alcune esigenze infrastrutturali e di rilocalizzazione di alcuni impianti, particolarmente complessa vista la ristrettezza geofisica degli spazi portuali. In previsione anche la costruzione delle Torre piloti all'imboccatura del porto.

Per quanto riguarda Castellammare di Stabia è stato rappresentato che il porto ha ormai perso del tutto la propria funzione commerciale e pertanto si sta puntando sulla funzione turistica per la quale vi è una consistente domanda, sia per le navi da crociera sia per i *megayacht*.

Dalle ispezioni svolte si è potuto appurare invece un cambio di passo, con la nomina dei nuovi vertici degli Enti, con l'avvio di importanti progetti per consolidare le strutture portuali esistenti o realizzarne e nuove.

Così per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale il vertice ha illustrato i nuovi progetti che intende realizzare per rendere più efficiente l'intera catena logistica dello scalo, nel rispetto di un sano equilibrio tra sviluppo dei traffici portuali nel loro complesso e maggiore sostenibilità con il retrostante ambiente locale potenziando la propria logistica infrastrutturale, integrandola con la locale rete di trasporti su rotaia e su gomma.

Con l'occasione degli incontri, il vertice dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale ha fatto emergere l'esigenza di avviare una serie di progetti che permetteranno di realizzare e consolidare nuove infrastrutture portuali per rendere più efficiente la catena logistica dello scalo in particolare con la risoluzione delle questioni relative al Molo San Vito dedicato alle attività di stazione marittima extra Schengen dove sono state segnalate criticità riconducibili a carenze strutturali e alla limitatezza degli spazi in cui vengono effettuati i controlli che, soprattutto nel periodo estivo e in quello delle festività, creano il caotico assembramento degli automezzi in coda per gli imbarchi/sbarchi con inevitabili ripercussioni sul corretto svolgimento delle attività di *security*.

Stessa situazione si è constatata presso l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Qui l'attenzione è soprattutto rivolta al miglioramento del *waterfront* essendo, come per molti porti italiani, in stretta simbiosi con la città, e alla riorganizzazione logistica per l'accesso e lo stazionamento in porto die mezzi pesanti finalizzata ad alleggerire il congestionamento della viabilità interessata.

In particolare, poi, detta Autorità sconta alcune criticità dovute alla precedente gestione dell'Autorità portuale di La Spezia che ha portato alla rimozione di alcuni dirigenti tra cui il Segretario generale e dell'allora Presidente. Ed infatti nel corso dell'ispezione sono state affrontate diverse questioni relative alla gestione del personale, alla disciplina del lavoro portuale, in vista anche dell'imminente adozione del regolamento unico per il rilascio delle autorizzazioni ex articolo 16 della legge 84/1994 e lo svolgimento del lavoro temporaneo, alla disciplina delle attività rientranti nella vigilanza della medesima Autorità di Sistema ai sensi dell'articolo 68 del codice della navigazione oltre ad alcune questioni contabili.

E' emersa dalle ispezioni svolte, la profonda diversità di gestione delle ex Autorità portuali che rendono non facile il lavoro di fusione per la creazione dei nuovi enti di sistema. Soprattutto si è constatata l'assenza di uniformità nella trattazione economica del personale, con significative differenze tra dipendenti svolgenti le stesse funzioni, ma appartenenti a enti diversi sia pur limitrofi.

Ciò sta determinando, non solo nelle Autorità di Sistema esaminate, ma anche nelle restanti una tendenza ad una crescita dei costi del personale non dovuti a nuove assunzioni, ma all'esigenza di uniformare i livelli stipendiali disomogenei.

Altro elemento evidenziato, in linea generale, è la carenza di personale operante nelle ex Autorità portuali o comunque non adeguatamente distribuito, che comporterà necessariamente una rivisitazione anche questa in crescita, cosa che già si sta verificando, delle piante organiche dei nuovi enti, alla luce anche dei nuovi compiti che la riforma introdotta con il d.lgs. 169/2016 ha ad essi affidato.

Ulteriore elemento di criticità che è stato sottolineato soprattutto dai vertici delle Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale e del Mar Ligure Orientale è la difficoltà di dare attuazione alle disposizioni contenute nella legge n.84/1994, come riformata dal d.lgs. 169/2016 (art.5), in ordine alla elaborazione ed approvazione dei nuovi Piani regolatori di Sistema portuale.

Proprio grazie agli incontri svolti è stato possibile a questa Amministrazione elaborare una disposizione di legge correttiva di detto articolo 5, che è stata inserita nel decreto correttivo del d.lgs. 169/2016 (*Decreto legislativo 13/12/2017, n. 232, Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali. Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 9 febbraio 2018, n. 33*).

Il 2017 è stato sicuramente un anno particolare per l'intero sistema dei porti italiani, con la nascita dei nuovi enti di sistema portuale. Le criticità riscontrate derivano, come si è detto, dal lungo periodo di commissariamento delle ex Autorità portuali che ha determinato un rallentamento nelle scelte decisionali di sviluppo infrastrutturale; a ciò si aggiunge l'esigenza di armonizzare enti unificati e diversamente gestiti fino ad ora.

Ciò nonostante le Autorità esaminate hanno dimostrato di essere enti operativi, caratterizzati da incisività e fattualità, per la maggior parte, con un buon livello di collaborazione con gli enti locali coinvolti e che hanno posto come mission quella di sviluppare e ampliare gli scali di competenza in termini sia infrastrutturali che promozionali di apertura del porto alla città.

✓ **Miglioramento dei servizi di trasporto**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "*Diritto alla mobilità*", ai programmi 13.5 "*Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario*" e 13.6 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*".

Un'importante 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 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 decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ed è diretta 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.

Il Fondo nasce con lo scopo di promuovere l'efficientamento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale delle Regioni. Infatti, le Regioni risultate più virtuose in base alla valutazione di alcuni indicatori vengono premiate o penalizzate nella ripartizione di tale Fondo.

L'attività istruttoria deve tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le Regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, e pone 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 viene così 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 turnover 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.

Il Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ammonta attualmente a circa 5 miliardi di euro, che rappresentano circa il 75% della spesa sostenuta dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale. Il Ministero ha il compito di dare attuazione a tutto il procedimento per l'erogazione del Fondo e pertanto propone, d'intesa con il MEF, i criteri per il riparto delle risorse tra le Regioni, sulla base delle verifiche effettuate su dati forniti dall'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale e l'applicazione di indicatori finalizzati, principalmente, alla verifica del raggiungimento degli obiettivi previsti. In particolare: l'efficientamento dei servizi, il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio. Il mancato raggiungimento di tali obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del settore prevede un sistema di penalità che sarà applicato in fase di riparto delle risorse relative all'esercizio successivo.

Nella prima fase di attività è pertanto necessario effettuare l'attività istruttoria finalizzata alla emanazione dei decreti interministeriali per il riparto delle risorse stanziare, poi successivamente le risorse vengono erogate alle Regioni. La ripartizione del Fondo è legata fortemente alle valutazioni e verifiche che effettua il Ministero sul progressivo efficientamento della programmazione regionale dei servizi di trasporto pubblico locale e questo rappresenta una forte spinta per le amministrazioni verso il miglioramento della qualità di tali servizi.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- attività di analisi degli indicatori per l'applicazione di premialità/penalità per la definizione dei decreti interministeriali di riparto alle Regioni a statuto ordinario del Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri del TPL;
- erogazione alle Regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri del TPL

Sempre con riferimento al *settore ferroviario, il monitoraggio del Contratto di programma con RFI* si propone di verificare il rispetto dei vincoli contrattuali attraverso il controllo continuo degli indicatori individuati dallo stesso contratto sia per la parte investimenti sia per parte servizi.

Come noto, i rapporti tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da due contratti di programma. Il primo è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale mentre il secondo disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla rete. Nell'ambito di ciascun Contratto di Programma sono previste delle forme di verifica sulle attività pianificate attraverso il controllo di appositi indicatori che si riferiscono a soglie predeterminate al di fuori delle quali è prevista l'applicazione di specifiche penali.

Al fine di realizzare l'obiettivo, nel terzo trimestre 2017, a seguito della documentazione di rendicontazione per l'anno 2016 acquisita dal gestore dell'infrastruttura, si è provveduto:

➤ **per il CdP – parte investimenti**, ad elaborare e verificare i livelli di *performance* sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti (2012-2016) In particolare, la misurazione è stata effettuata su un paniere di progetti rilevanti per i quali è già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva. Per l'anno di riferimento oggetto di analisi, (valori consuntivo anno 2016) è stato preso in considerazione un paniere di 26 progetti. Le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare sono state invece le seguenti quattro:

1. costo a vita intera,
2. tempo di ultimazione delle opere,
3. valore delle contabilizzazioni e
4. numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*).

Per ogni variabile è stato individuato un indicatore specifico che costituisce elemento base nella costruzione dell'indicatore sintetico:

1. CVI: funzione del costo a vita intera dei progetti del campione (CVI);
2. TU: funzione del tempo di esecuzione dei progetti del campione (TU);

3. Prod: funzione del valore delle contabilizzazioni dei progetti del campione;
4. *milestone*: funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*) dei Progetti del campione.

Tali indicatori specifici concorrono infine alla costruzione dell'indicatore sintetico complessivo di risultato I, rappresentativo dell'andamento dell'intero paniere monitorato in termini di divario registrato tra il consuntivo e l'obiettivo pianificato, secondo l'espressione che mette in relazione le quattro variabili monitorate per ciascun investimento.

Tale indicatore complessivo misura appunto la *performance* finale del gestore e rappresenta lo strumento affinché si possa verificare che gli investimenti programmati siano realizzati in modo efficace ed efficiente e, in caso contrario (se gli scostamenti imputabili ad RFI rappresentati dal valore di I sono superiori al 15%), provvedere all'applicazione delle sanzioni pecuniarie di cui al comma 2 del citato articolo 8.

Nella documentazione trasmessa il 28 giugno 2017 il gestore ha provveduto ad indicare sia gli scostamenti complessivi registrati rispetto ai valori di riferimento comunicati nel febbraio 2014, sia gli scostamenti attribuiti a proprie responsabilità e che pertanto rispondono ai criteri di salvaguardia definiti dall'articolo 8 comma 2 del Contratto di Programma.

Considerato che oggetto del monitoraggio e della misurazione della *performance* è l'intero paniere degli investimenti, nel calcolo iniziale di ognuno degli indicatori specifici di ciascuna variabile ICVI, ITu, IProd, Imilestone, riferiti agli scostamenti complessivi, sono considerati sia i casi di *under-performance* dei singoli progetti di investimento che quelli di *over-performance*.

Nell'anno 2016 si è registrata una *over-performance* per la variabile relativa alla produzione (contabilizzazioni), per cui il valore di consuntivo riferito all'intero paniere monitorato risulta migliore del corrispondente valore obiettivo, infatti l'indicatore complessivo di *performance* riferito agli scostamenti complessivi, è risultato pari al 7,6 %, già inferiore al margine del 15% previsto dal Contratto di Programma. Pertanto, non è stato necessario procedere all'analisi degli scostamenti imputabili direttamente a RFI.

L'analisi e la verifica effettuata ha evidenziato, quindi, che non ricorrono le condizioni per l'applicazione dell'eventuale penale.

➤ **per il CdP – parte servizi** si è provveduto ad elaborare e verificare i livelli di servizio relativi alla qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, attraverso i dati relativi al 2016 come rendicontati.

In particolare, tra gli obblighi derivanti dal Contratto di programmaparte-Servizi rientra il monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente.

Il livello della qualità della rete viene misurato attraverso tre indicatori:

- a) indicatore del livello di Guasti (in n. guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee attraverso il numero/annuo di avarie che hanno procurato ritardo su più di tre treni con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del Gestore;

- b) tempi di primo intervento (in minuti): tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria;
- c) indicatori di puntualità (in percentuale): monitoraggio della circolazione divisa per servizi: AV/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

Per i primi due indicatori (a-b) la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per “gruppi di rete” (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all’interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità (c) sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L’analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell’ambito della rendicontazione, come previsto dall’art. 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai “valori-soglia” definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Per quanto riguarda l’indicatore del livello di guasti e l’indicatore tempi di primo intervento, i dati 2016 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti.

Per l’indicatore di puntualità, i dati consuntivati nel 2016, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli segmenti di servizio “Regionale” e “Cargo”, che mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015. Invece, il segmento “Mercato” e quello “Lunga percorrenza/Servizio Universale” non raggiungono, in termini di puntualità, la soglia di performance prestabilita, anche se mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015, con valori prossimi al 97%.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore.

Indicatori del Livello di Guasti

Il valore di consuntivo dell’indicatore riferito all’esercizio 2016 mostra come l’andamento registrato nel per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/Km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2016	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,28	-0,32
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,59	-0,11

Linea con Tg \geq 100	1,25	1,00	-0,25
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,99	-0,11
Linee con velocità \geq 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,19	-0,81

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2016 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2016 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con Tg \leq 40	\leq 3 h	38	-142
Linee con 40 < Tg < 100	\leq 2 h	32	-88
Linea con Tg \geq 100	\leq 1 h	28	-32
Linee all'interno dei Nodi	\leq 0,5 h	21	-9
Linee con velocità \geq 250 km/h e dotate di ERTMS	\leq 0,5 h	28	-2

Indicatori di puntualità

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione. Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno.

Il "calcolo della puntualità" dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146 T del 4 luglio 2000 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni viene misurata, per le fasce orarie stabilite nel Performance Regime, secondo diverse modalità:

1. **puntualità standard B:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
2. **la puntualità RFI:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto.

A titolo informativo, si rappresenta che rientrano nei “Servizi a mercato” le “Freccie” di Trenitalia e i treni “Italo” di NTV, mentre appartengono alla categoria “Lunga Percorrenza Servizio universale” i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

L'analisi dei dati consuntivati nel 2016 conferma la buona performance per i segmenti di traffico “Regionale” e “Cargo” che oltre a mantenersi nell'ambito delle soglie di riferimento contrattuali, denotano anche un progresso rispetto ai dati del 2015. In particolare, il segmento “Regionale” evidenzia un miglioramento del +0,2% (da 97,5% a 97,7%) ed il “Cargo” del +1,1% (da 93,2 a 94,3%).

I segmenti “Lunga Percorrenza-Servizio Universale e “Mercato” mostrano anch'esso dei risultati in miglioramento, con valori di puntualità prossimi al 97%, che si attestano, tuttavia, al di fuori delle soglie di performance previste in CdP.

La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2016	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	96,8	-1,2	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,9	-0,6	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,7	0,7	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	94,3	-0,2	± 1,5

Rispetto ai due ultimi segmenti che non hanno raggiunto le soglie di riferimento contrattuali, per quanto riferito dal Gestore, si rappresenta che dati in esame vanno analizzati tenendo conto del significativo incremento di traffico realizzato sulla Rete negli ultimi anni, con una crescita dei volumi di circa il 10%. A detta del Gestore, ciò ha comportato per il settore della media-lunga percorrenza una maggiore complessità di gestione con ricadute sull'esercizio ferroviario, sia per gli effetti diretti sui guasti, sia per i ritardi indotti per la gestione della circolazione, fattori che hanno inciso, sui risultati della puntualità.

Altra importante linea di attività è quella connessa alla ***predisposizione di un piano quindicennale di implementazione dell'ERTMS sulle linee ferroviarie nazionali gestite da RFI e sulle ferrovie regionali.***

Il Regolamento della Commissione europea 2016/919 del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione, stabilisce che, entro un anno (luglio 2017) dalla data di pubblicazione dello stesso Regolamento

sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione, gli Stati Membri definiscano un piano quindicennale di implementazione dell'ERTMS sulle linee ferroviarie nazionali. Nel corso del 2017 è stato così redatto un documento, inviato alla Commissione Europea, che descrive il piano di sviluppo ed implementazione del sistema ERTMS (*European Rail traffic Management System*) e delle sue principali componenti ETCS (*European Train Control System*) e GSM-R (*Global System for Mobile communications –Railways*) sulla rete ferroviaria nazionale, che ha indicato inoltre la coesistenza o dismissione del sistema di segnalamento esistente per consentire un passaggio graduale dal sistema di segnalamento nazionale allo standard europeo anche avvalendosi eventualmente della flessibilità consentita dal Regolamento europeo 2016/919. E' infatti possibile che i veicoli nuovi, destinati esclusivamente al servizio nazionale e non equipaggiati con ERTMS, possano utilizzare linee attrezzate con ETCS per tratte entro i 150 Km. L'obiettivo prioritario del piano è quello di fornire una trasparente visione prospettiva sulla progressiva implementazione del sistema ETCS a tutta la rete ferroviaria italiana facente parte del sistema ferroviario trans-europeo (TEN-T) e, laddove opportuno, alle altre parti della rete; a tal fine la pianificazione verrà regolarmente aggiornata almeno una volta ogni cinque anni.

✓ **Efficientamento dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 7 “*Ordine pubblico e sicurezza*”, ai programmi 7.7 “*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*”.

L'obiettivo operativo *semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi e ottimizzazione del sistema VTMS*, in linea sia con le aspettative dell'utenza di settore (*stakeholder*), miranti a sinergie positive che favoriscano la sburocratizzazione e la velocizzazione delle incombenze amministrative, sia con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e dei passeggeri e promuovere l'intermodalità nel traffico merci, propone, attraverso la realizzazione delle sue fasi:

- a. la semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi nei porti nazionali, mediante il completamento e l'estensione dell'interfaccia unica nazionale – PMIS-NSW (cfr direttiva 2010/65/UE) e la razionalizzazione delle pertinenti norme e standardizzazione delle connesse procedure, anche al fine di contribuire a facilitare il ciclo logistico nazionale;
- b. l'interoperabilità PMIS mediante la definizione di accordi di servizio con le Amministrazioni Centrali e Portuali (Agenzia delle Dogane, Autorità Portuali/di Sistema, Ministero dell'interno, Ministero della Salute).;
- c. la facilitazione dello sdoganamento delle merci in mare, attraverso il monitoraggio delle navi per le quali è stata richiesta ed attivata la procedura di *pre-clearing*.

La fase a) è stata completata negli otto porti previsti, mentre, per quanto riguarda la fase b), non è stato possibile procedere alla stipula degli Accordi di Servizio finalizzati all'interoperabilità del PMIS con il Ministero della Salute e il Ministero dell'Interno con i quali, in attesa dell'emanazione del DPCM di cui alla legge

n. 221/2012, sono in corso di finalizzazione le attività volte all'individuazione delle procedure e delle modalità tecniche di scambio dei dati e delle informazioni di reciproco interesse. Pertanto sono stati definiti solamente 2 accordi rispetto ai 6 previsti (33,33%).

E' stato pienamente raggiunto l'obiettivo di monitoraggio 95% delle navi per le quali era stata richiesta la procedura di *pre-cleaning* (fase a); sono state infatti controllate tutte le 1.606 navi che ne avevano fatto richiesta nel corso dell'anno.

L'obiettivo operativo **reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti**, parallelamente alle finalità sottese all'art. 7, comma 9-*septiesdecies*, della legge 6 agosto 2015, n. 125, ha previsto il reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti, attraverso la ricognizione delle aree demaniali marittime in uso e/o in temporanea consegna, ex art.34 del codice della navigazione, ad altre amministrazioni, ridestinando all'uso diretto, funzionale alla portualità ed alla logistica, le aree di che trattasi non effettivamente utilizzate. Nel corso del 2017, la ricognizione ha interessato 74,96% delle aree demaniali marittime in uso/consegna a fronte del previsto 75%.

Priorità politica 4 – “Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero”

Obiettivi strategici correlati:

✓ **Attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e sviluppo delle modalità di apertura e trasparenza dei dati, informazioni e strumenti di rendicontazione.**

Tale obiettivo è collegato al programma 7.7 “*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*” – missione 7 “*Ordine pubblico e sicurezza*”, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, ai programmi 14.9 “*Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni*” e 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*” ed al programma 32.3 “*Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza*” – missione 32 “*Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche*”.

L'obiettivo strategico è trasversale a tutti i Centri di responsabilità amministrativa ed è articolato in più obiettivi operativi riguardanti l'attuazione delle iniziative previste nel Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, il miglioramento della qualità dei servizi erogati ed attuazione degli strumenti di confronto con gli utenti e la raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione. Nel medesimo obiettivo strategico è stato inoltre definito un ulteriore obiettivo operativo, assegnato al solo Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, riguardante la pubblicazione dei dati e delle informazioni sul processo di realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Il primo obiettivo operativo ha richiamato i Centri di responsabilità amministrativa e le strutture ad essi afferenti a proseguire nelle azioni finalizzate alla prevenzione della corruzione, attraverso l'attuazione delle iniziative previste nel relativo **Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza**.

Nello specifico, per il 2017 è stato richiesto il monitoraggio delle misure di prevenzione della corruzione già individuate ed applicate ai processi del Centro di responsabilità amministrativa, i cui esiti sono contenuti in una relazione finale trasmessa al Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) ed all'OIV.

Il decreto legislativo 25 maggio 2016, n. 97 oltre ad aggiornare l'elenco degli obblighi di pubblicità e trasparenza previsti dal decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ha anche previsto che il Piano triennale per la prevenzione della corruzione contenga una apposita sezione con l'indicazione dei responsabili della trasmissione e della pubblicazione dei documenti, delle informazioni e dei dati ai sensi dello stesso decreto. L'obiettivo si propone quindi di attuare ogni iniziativa utile per completare, nel corso del 2017, il caricamento e la messa in linea dei dati previsti ai fini della trasparenza. Viene inoltre proseguita la sistematica raccolta ed elaborazione delle informazioni relativamente agli eventi corruttivi rilevati nell'amministrazione, già avviata nell'anno 2017.

In tal modo, le iniziative del Piano assurgono ad elemento di valutazione della *performance* dei responsabili di vertice dell'amministrazione, cui la Direttiva annuale è direttamente rivolta, nonché dei dirigenti che da essi dipendono ed ai quali, con proprie direttive, i dirigenti di vertice assegnano i medesimi obiettivi.

Con il secondo obiettivo operativo, ciascun Centro di responsabilità amministrativa è stato richiesto l'individuazione di obiettivi di ricaduta sociale che tengano conto degli elementi emersi nei previsti incontri per la programmazione partecipata degli obiettivi strategici con gli stakeholder ed il monitoraggio degli standard di qualità dei servizi erogati dall'amministrazione, che sono regolarmente pubblicati sul sito istituzionale nella sezione *Amministrazione trasparente*

Con il terzo obiettivo operativo, si è inteso promuovere e valorizzare il **sistema di controllo di gestione** del Ministero. La sua alimentazione ed utilizzazione assumono carattere strategico oltre che nei processi di pianificazione economica e finanziaria, per soddisfare le esigenze in tema di trasparenza dell'attività amministrativa e sull'uso delle risorse pubbliche e sulla prestazione dei servizi erogati. Inoltre l'archivio dei dati reso disponibile dal sistema di controllo di gestione è un utile strumento per il monitoraggio degli obiettivi di *performance* organizzativa definiti nel Piano della *performance*, per ciascuna unità organizzativa di livello dirigenziale non generale dell'amministrazione.

Il quarto obiettivo operativo, relativo alla pubblicazione dei dati e delle informazioni sul processo di realizzazione delle infrastrutture strategiche si è proposto di rendere disponibili sul portale "*opencantieri.mit.gov.it*" le informazioni relative al livello di realizzazione delle infrastrutture strategiche (importo del finanziamento, effettiva spesa sostenuta, motivi di eventuali ritardi, tempo effettivamente dedicato alla sua realizzazione, ecc).

Opencantieri è un progetto promosso e gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) che presenta una informazione aperta, completa e aggiornata sul processo di realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Dati prodotti ed esposti da fonti pubbliche sono integrati in un'unica piattaforma con sintesi e viste specifiche. Le informazioni sono integralmente accessibili e scaricabili attraverso la pagina degli open data del MIT. L'obiettivo, sviluppato nel corso del 2017, è stato quello di mantenere costante l'aggiornamento dei dati

di avanzamento e degli indicatori (KPI - *Key Performance Indicators*) per le 32 opere strategiche ed altri ulteriori interventi che riguardano sia la manutenzione, sia la realizzazione di nuove opere ferroviarie, autostradali, stradali di interesse nazionale, portuali ed aeroportuali. Dopo una fase di acquisizione dei dati di avanzamento e l'elaborazione degli indicatori, si sono sviluppate una fase riguardante la disponibilità del servizio ed, infine, una ultima fase per la redazione di una relazione contenente la descrizione dell'attività svolta per la gestione del sistema, l'individuazione degli eventuali elementi di criticità e i possibili ulteriori sviluppi del sistema stesso.

Si evidenzia che, la piattaforma “*OpenCantieri*” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata premiata come migliore progetto nell'ambito della categoria “Giustizia, trasparenza, partecipazione” al Premio “PA sostenibile - 100 progetti per raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2030” indetto da Forum PA 2018.

Con “*OpenCantieri*” il Ministero ha reso disponibile il patrimonio informativo delle opere pubbliche, consentendo di verificare lo stato dell'arte tramite un accesso diretto ai dati. Per ulteriori informazioni <http://opencantieri.mit.gov.it/>; https://www.youtube.com/watch?v=_6ohWIKqYig

✓ ***Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi e miglioramento dei servizi resi all'utenza***

L'obiettivo risulta collegato al programma 7.7 “*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*” – missione 7 “*Ordine pubblico e sicurezza*”.

L'obiettivo ***rilascio immediato dei certificati di sicurezza al naviglio mercantile e da pesca di bandiera nazionale*** è stato individuato con la partecipazione attiva degli *stakeholder* nella fase di programmazione prevista dal ciclo della *performance*. Esso nasce dall'esigenza di assicurare, all'utenza di settore, che tutti i 55 Uffici marittimi preposti al rilascio dei certificati in parola effettuino le connesse ispezioni ed il rilascio del documento in forma rispettivamente standardizzata ed immediata. I due programmi d'azione sono stati conseguiti al 100% e, pertanto, i 55 Comandi territoriali operano tutti secondo gli standard prestabiliti ed i 5.610 certificati predisposti sono stati tutti immediatamente rilasciati al termine delle ispezioni.

L'obiettivo ***popolamento della banca dati naviglio*** si è proposto, attraverso l'ultimazione delle attività di validazione delle informazioni inserite nella banca dati da parte dei *Conservatori del Repertorio degli Atti*, il completamento della banca dati del naviglio, per la digitalizzazione dei registri previsti dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali detenuti dagli uffici marittimi autorizzati, in qualità di *Conservatori del Repertorio degli Atti*.

L'obiettivo ***continuità operativa per i servizi informatici del Corpo*** è stato definito per attuare un piano di ammodernamento dei sistemi e delle attrezzature informatiche che possa garantire l'efficienza, la standardizzazione e la celerità di realizzazione dei procedimenti facenti capo al Corpo delle Capitanerie di Porto.

L'obiettivo prevedeva due distinti risultati:

- il proseguimento delle procedure finalizzate alla realizzazione di un sistema di continuità operativa e *disaster recovery* del Corpo, per

assicurare la continuità operativa dei propri sistemi informatici necessari a garantire la dematerializzazione dei servizi, per il quale sono stati ultimati gli ulteriori due *step* previsti (acquisizione del parere dell'agenzia per l'Italia digitale (AGID) e la produzione della specifica tecnica per la gara di progettazione);

- la prosecuzione del piano di ammodernamento delle postazioni informatiche di lavoro (parco macchine), presso tutti i Comandi del Corpo attuata attraverso la sostituzione di 2.258 postazioni informatiche, rispetto alle 4.179 da sostituire, con un raggiungimento dell'obiettivo pari al 54,03%, superiore al target previsto per il 2017 (45%).

L'obiettivo **Implementazione delle politiche di qualità** è finalizzato al miglioramento dei processi interni per mantenere e incrementare, in funzione delle risorse disponibili, i propri standard certificati. Il Corpo delle Capitanerie di porto pertanto assicura che i servizi erogati rispondano compiutamente sia ai requisiti previsti dalle norme che regolano e governano le attività istituzionalmente svolte sia alle aspettative dell'utenza marittima che compone gran parte della platea di *stakeholder* dell'Amministrazione.

La fase dell'obiettivo che prevedeva la redazione di un piano che, in relazione alle risorse disponibili, realizzi il mantenimento degli standard certificati concernenti il sistema di gestione adottato per tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle attività di ciascun Comando non è stata attuata per la mancanza di fondi necessari al mantenimento della certificazione ISO 14001. E' stata invece realizzata pienamente la fase dell'obiettivo che prevedeva il mantenimento delle certificazioni ISO 9001:2008 già acquisite, al fine di migliorare i processi interni in modo che i servizi erogati rispondano appieno tanto ai requisiti cogenti che regolano le attività istituzionali, quanto alle aspettative dell'utenza marittima.

Infine, il Corpo delle Capitanerie di porto ha realizzato pienamente l'obiettivo concernente la **razionalizzazione degli assetti operativi**, che ha inteso perseguire l'avvio di un programma di razionalizzazione degli assetti operativi del Corpo attraverso la realizzazione della nuova mappatura nazionale del rischio S.A.R. (*Search and Rescue*) e ciò in ragione delle nuove esigenze e dei mutanti contesti e scenari in cui il Corpo opera ai fini della salvaguardia della vita umana in mare. Ciò, al fine di migliorare il servizio reso, adeguando l'organizzazione alle nuove criticità.

Tavola 1
pag. 1 di 4



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2017

MISSIONE		PROGRAMMA	ATTIVITA'
007	Ordine pubblico e sicurezza	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Salvaguardia della vita umana in mare, anche attraverso il potenziamento della componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo e la cooperazione internazionale. Certificazioni, autorizzazioni e controlli in materia di sicurezza della navigazione. Polizia marittima e portuale, anche in termini di <i>Ship-security</i> e <i>port facilities-security</i> , di antimigrazione e antiterrorismo in concorso con le Forze di polizia. Azioni di polizia per la lotta agli inquinamenti marini e costieri, la tutela delle aree marine protette e dei siti archeologici sommersi e per assetto idrogeologico. Controllo sul demanio marittimo e sulle spiagge a tutela degli interessi dominicali e dei bagnanti. Regolamentazione e controllo sull'attività di pesca e sulla filiera ittica per tutelare la fauna marina e combattere le frodi alimentari. Concorso in soccorsi per disastri naturali. Gestione amministrativa del naviglio e del personale marittimo e rilascio di abilitazioni e titoli professionali marittimi
013	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Regolamentazione delle circolazione stradale e servizi di motorizzazione ai cittadini ed alle imprese: immatricolazioni, omologazioni, collaudi e revisioni veicoli; omologazioni e collaudi dispositivi; patenti ed abilitazioni. Ispezioni sulle imprese dei veicoli e di Sportello Telematico dell'Automobilista. Controllo veicoli su strada con i Centri Mobili di Revisione. Gestione e sviluppo dell'Archivio nazionale dei veicoli e dei conducenti - CED Motorizzazione - e consultazione da parte degli utenti. Portale dell'automobilista. Interventi per la sicurezza stradale compresi piani di intervento, prevenzione, informazione ed educazione per la sicurezza stradale. Servizio di polizia stradale. Archivio nazionale degli incidenti stradali. Infomobilità, Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale (CCISS) e Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS). Omologazione dei dispositivi di regolazione e controllo della circolazione stradale

62

Tavola I
pag. 2 di 4

013	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	002	Autotrasporto ed intermodalità	<p>Disciplina nazionale e comunitaria ed accordi internazionali per l'autotrasporto di persone e merci nazionale ed internazionale, trasporto combinato, intermodalità ed interporti. Promozione ed interventi finanziari per il sostegno e lo sviluppo del settore. Rilascio di licenze ed autorizzazioni per il trasporto nazionale e internazionale di persone e di merci in conto terzi. Disciplina dell'accesso alla professione di autotrasportatore di persone ed alla professione ed al mercato del trasporto su strada di merci per conto terzi. Ispezioni sulle autolinee. Monitoraggio e statistica nel settore del trasporto su strada di persone e cose. Controlli sulla regolarità del trasporto di merci anche su strada in collaborazione con gli organi di polizia e con le altre strutture interne. Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi. Gestione del Registro Elettronico Nazionale (REN) delle imprese di trasporto su strada</p> <p>Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea, della sicurezza aerea e del sistema aeroportuale. Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi. Sviluppo del sistema aeroportuale, valutazione dei piani d'investimento e concertazione sulle opere infrastrutturali. Concessioni aeroportuali. Contratti di programma di servizio con gli enti vigilati. Indirizzo e vigilanza sull'attività e qualità dei servizi resi dagli enti vigilati. Trasferimento di fondi all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ed all'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV). Esame e valutazione dei contratti di programmazione l'ENAC e le società di gestione aeroportuali. Indirizzo e vigilanza in materia di sicurezza aerea ed aeroportuale (<i>safety and security</i>). Analisi del mercato dell'aviazione civile, ed azioni a supporto della tutela della concorrenza e delle dinamiche tariffarie</p>
004	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	005	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	<p>Sviluppo, regolamentazione e sicurezza del trasporto su rotaia nazionale e del mercato del trasporto ferroviario. Supporto per la normativa nazionale e per gli accordi internazionali. Atto di concessione e vigilanza su FS SpA. Contratto di servizio e di programma con RFI SpA. Finanziamento e vigilanza programmi infrastrutturali ed infrastrutture strategiche. Contratti di servizio passeggeri a media e lunga percorrenza e vigilanza sulla qualità dei servizi e sulle tariffe. Incentivazione e coordinamento del trasporto ferroviario delle merci. Promozione della concorrenza nel settore. Rilascio delle licenze e vigilanza sul mantenimento dei requisiti. Regole e specifiche tecniche di interoperabilità e vigilanza sugli organismi notificati e di certificazione. Disciplina del trasporto ferroviario di merci pericolose. Vigilanza sull'Agenzia Nazionale sicurezza ferrovie. Investigazioni sugli incidenti ferroviari e marittimi gestione banca dati. Raccomandazioni sulla sicurezza</p>

Tavola 1
pag. 3 di 4

013	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	006	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Sviluppo, regolamentazione e sicurezza della mobilità locale. Normativa nazionale e comunitaria. Monitoraggio funzioni delegate per il trasporto ferroviario locale e gestione servizi non trasferiti. Accordi di programma con regioni e enti locali. Sovvenzioni per servizi in concessione ed in gestione governativa. Contributi a Regioni, enti locali ed aziende di trasporto per lo sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL) e monitoraggio sugli interventi finanziari. Interventi per mobilità dei pendolari, monitoraggio qualità dei servizi di trasporto e piani urbani della mobilità. Osservatorio nazionale sul TPL. Promozione e sicurezza del trasporto rapido di massa, trasporto su ferrovie secondarie e sugli altri impianti fissi ed erogazione dei contributi. Esame progetti e rilascio nulla-osta tecnici ai fini della sicurezza. Verifiche e prove sulle ferrovie secondarie, sugli impianti a fune e sugli altri impianti fissi. Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonabili
009	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	009	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Sviluppo, regolamentazione e sicurezza della navigazione marittima ed interna, nautica da diporto e settore portuale. Normativa nazionale, comunitaria ed accordi internazionali. Sviluppo, anche attraverso contributi europei, dei traffici marittimi e l'industria navalmeccanica ed erogazione contributi. Politiche per il personale marittimo e portuale. Verifiche su sicurezza della navigazione e trasporto marittimo ed interno. Vigilanza e controllo servizi di collegamento sovvenzionati con le isole. Sistema Telematico Centrale Nautica da Diporto e banca dati naviglio. Ricerca applicata nel settore navale. Manutenzione e sviluppo dei porti ed assegnazione risorse ai Provveditorati Interregionali. Indirizzo, vigilanza e controllo sulle Autorità portuali, sulla gestione amministrativa e contabile e monitoraggio dei finanziamenti statali. Gestione e sviluppo del SID - Sistema Informativo Demanio Marittimo. Promozione delle Autostrade del Mare. Sistema idroviario Padano-Veneto
014	Infrastrutture pubbliche e logistica	005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Interventi nel settore idrico ed elettrico. 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
009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Consulenza tecnica del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici in materia di opere pubbliche. Certificazioni, abilitazioni ed autorizzazioni di organismi di vigilanza sui prodotti da costruzione per uso strutturale. Supporto in materia di regolazione. Emanazione della normativa tecnica per le costruzioni e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni stesse

64

Tavola 1
pag. 4 di 4

014	Infrastrutture pubbliche e logistica	010	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Realizzazione di opere di preminente interesse nazionale e interventi di edilizia pubblica per lo sviluppo e la riqualificazione del territorio. Pianificazione e valutazione delle infrastrutture. Ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche. Riqualificazione del territorio e infrastrutture per la mobilità sostenibile. Programma di edilizia penitenziaria e infrastrutture carcerarie. Interventi speciali, compresi quelli di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi. Realizzazione di opere derivanti da accordi internazionali e di quelle relative ai grandi eventi. Salvaguardia di Venezia e della sua laguna, tramite la realizzazione del sistema Mose
014	Infrastrutture pubbliche e logistica	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, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo alla continuità dei cantieri e allo sviluppo delle aree depresse
19	Casa e assetto urbanistico	002	Politiche abitative, urbane e territoriali	Definizione programmanazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata. Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo. 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'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il Ministero (attività 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 attività strumentali a supporto dell'Amministrazione per garantirne il funzionamento generale tramite la gestione del personale, la gestione comune dei beni e servizi (per esempio: le spese per i sistemi informativi a carattere generale, l'acquisto unificato di beni e servizi, i sistemi di contabilità, etc.), le attività di informazione e di comunicazione e altre attività a carattere generale.

65



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 2 – Personale civile

<i>Qualifiche</i>	Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivea nel MIT)	Presenti in servizio al 31 dicembre 2017
Dirigenti 1 fascia	39	35
Dirigenti 2 fascia	195	172
Totale Dirigenti	234	207
Totale 3° area		2.460
Totale 2° area		4.413
Totale 1° area		443
Totale Aree	7.760	7.316
TOTALE	7.994	7.523



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio		
	2017		2015	2016	2017
Ufficiali Ammiragli		22	18	17	19
Capitani di Vascello		118	129	122	125
Totale dirigenti		140	147	139	144
Ufficiali		1.109	1.103	1.212	1.228
Sottufficiali		3.432	4.299	4.460	4.273
Graduati		3.432	3.700	3.091	3.232
Truppa (NON S.P.E.)		1.925	1.696	1.760	1.613
Totale personale non dirigente		9.898	10.798	10.523	10.346
TOTALE		10.038	10.945	10.662	10.490



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 3 – Personale civile

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										
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Dirigenti			30	29	4	6	34	35			227.367	
			161	159	12	13	173	172			110.741	
TOT DIR			191	188	16	19	207	207				
F7			-	-	-	-	0	0				
F6	6	5	94	81			100	86				
F5	23	25	300	282			323	307				
F4	41	36	666	648			707	684				
F3	72	64	939	927			1.011	991				
F2	22	24	148	142			170	166				
F1	6	7	152	178			41	200	226			
F6	0	0	6	8			6	8				
F5	44	37	530	524			574	561				
F4	134	136	1.160	1.161			1.294	1.297				
F3	165	160	1.259	1.255			1.424	1.415				
F2	66	54	662	652	14	3	742	709				
F1	59	56	254	367			313	423				
F3	36	20	497	388			533	408				
F2	3	2	27	26			30	28				
F1	0	0	7	7			7	7				
TOTALE AREE	677	626	6.701	6.646	14	44	7.434	7.316				
TOTALE	677	626	6.892	6.834	30	63	7.641	7.523				
											38.423 (39.865 ex nuovo ccnl)	
											29.810 (30.931 ex nuovo ccnl)	
											25.654,67 (26.622 ex nuovo ccnl)	



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 3 bis – Personale militare

Qualifiche	Personale in servizio				di cui a tempo determinato		
	2015	2016	2017	2017	2015	2016	2017
Ufficiali Ammiragli	18	17	19				
Capitani di Vascello	129	122	125				
Totale dirigenti	147	139	144	-	-	-	-
Ufficiali	1.103	1.212	1.228	89	200	201	
Sottufficiali	4.299	4.460	4.273				
Graduati	3.700	3.091	3.232				
Truppa (NON S.P.E.)	1.696	1.760	1.613	1.613	1.696	1.760	1.613
Totale personale non dirigente	10.798	10.523	10.346	1.785	1.960	1.814	1.814
TOTALE	10.945	10.662	10.490	1.785	1.960	1.814	1.814

Tavola 4
pag. 1 di 5

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2017 correlati alle priorità politiche

Priorità politica 1 - SICUREZZA		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti e delle opere di derivazione da invasi, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena; esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari al fine di valutare lo stato della diga e dell'intero invaso	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Gestione, con il concorso dei Provveditorati interregionali, degli interventi in materia di messa in sicurezza, prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Attuazione delle attività per la messa in sicurezza delle dighe di cui all'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile 9 gennaio 2014, n. 139	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Attuazione del programma annuale di monitoraggio della rete autostradale in concessione	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Prosecuzione dei controlli su strada	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Miglioramento della sicurezza della mobilità stradale nell'ambito del trasporto delle merci pericolose (ADR)	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti marittimi e sugli infortuni a bordo delle navi	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

Tavola 4
pag. 2 di 5

Qualità della progettazione	<i>Linee guida esplicative dei contenuti dei livelli di progettazione previsti dal nuovo codice degli appalti</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Efficienza dell'applicazione della rinnovata normativa sismica delle dighe	<i>Criteri per la sicurezza e la verifica sismica delle dighe</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Sicurezza nelle costruzioni	<i>Linee guida esplicative nelle modalità tecniche dello svolgimento del collaudo delle opere</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Sicurezza sismica negli edifici industriali	<i>Linee guida per la progettazione, esecuzione, verifica e messa in sicurezza delle scaffalature metalliche</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza della navigazione	<i>Mantenimento in efficienza dell'organizzazione SAR (ricerca, soccorso e assistenza in mare)</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Controlli in materia di Safety e Security</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Cooperazione e dialogo con i paesi del Mediterraneo e le organizzazioni internazionali</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Gestione del settore concernente il personale marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	<i>Polizia marittima a tutela del demanio marittimo e degli utenti del mare</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Salvaguardia dell'ambiente marino, delle sue risorse e del patrimonio archeologico sommerso</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4
pag. 3 di 5

Priorità politica 2 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie	<i>Vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ANAS, con particolare riguardo al 1° Programma ponti, viadotti e gallerie</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Vigilanza ed impulso alle opere delle Concessionarie autostradali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Vigilanza ed impulso alle opere affidate agli Enti pubblici</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Realizzazione del tunnel di Base del Brennero</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Monitoraggio Contratto di programma con ANAS</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche	<i>Vigilanza ed impulso agli interventi relativi alle reti idriche</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Prosecuzione degli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana ed attuazione degli strumenti a sostegno del disagio abitativo	<i>Attuazione dei programmi di finanziamento a favore dei Comuni</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Aggiornamento annuale dell' "elenco - anagrafe" delle opere pubbliche incompiute</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione della legge 134 del 2012 - "Piano città"</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

Tavola 4
pag.4 di 5

Priorità politica 3 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Prosecuzione delle attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di ferrovie e di metropolitane	<i>Vigilanza ed impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI-Rete Ferroviaria Italiana</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Attuazione degli interventi ed iniziative utili alla modifica della governance delle autorità portuali accorpate in organismi di sistema	<i>Attività ispettiva straordinaria di vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Miglioramento dei servizi di trasporto	<i>Trasferimento alle Regioni e agli Enti Locali di risorse finanziarie per investimenti per il trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Gestione dei contributi destinati al rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Monitoraggio Contratto di programma con RFI-Rete Ferroviaria Italiana</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Predisposizione di un piano quindicennale di implementazione dell'ERTMS sulle linee ferroviarie nazionali gestite da RFI e sulle ferrovie regionali</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Efficientamento dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi	<i>Semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi e ottimizzazione del sistema VTMS</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4
pag. 5 di 5

Priorità politica 4 - IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e sviluppo delle modalità di apertura e trasparenza di dati, informazioni e strumenti di rendicontazione	<i>Attuazione delle iniziative previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Miglioramento della qualità dei servizi erogati ed attuazione degli strumenti di confronto con gli utenti</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Pubblicazione dei dati e delle informazioni sul processo di realizzazione delle infrastrutture strategiche</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Standardizzazione delle procedure, riorganizzazione dei processi e miglioramento dei servizi resi all'utenza	<i>Rilascio immediato dei certificati di sicurezza al naviglio mercantile e da pesca di bandiera nazionale</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Popolamento della banca dati naviglio</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Continuità operativa per i servizi informatici del Corpo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Implementazione delle politiche di qualità</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Razionalizzazione degli assetti operativi</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 5
pag. 1 di 3

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2017

Tavola 5 - Spesa per missioni, programmi e priorità politiche

(importi in migliaia di euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2016 (d)	2017 (d)	2018 (e)	2019 (e)	2016	2017	2016	2017	2016	2017	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	849.008	795.963	710.440	707.818	823.091	763.983	834.678	766.434	11.021	10.878			X
			849.008	795.963	710.440	707.818	823.091	763.983	834.678	766.434	11.021	10.878			
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORIE AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	324.934	310.722	275.965	263.426	307.759	287.671	304.289	277.631	3.439	3.370			X
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	SICUREZZA	267.908	338.851	371.732	270.795	231.560	292.374	267.168	244.746	95	93			X
13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	SICUREZZA	100.770	85.481	86.001	86.307	96.063	83.485	76.110	89.388	61	53			X	
13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	714.275	544.633	599.804	527.469	501.779	151.914	446.714	621.295	58	59			X	
13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	5.799.466	5.748.333	5.770.514	5.963.987	5.675.233	5.388.537	5.391.905	5.152.875	73	70			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	794.438	724.261	653.200	638.756	765.640	538.432	595.865	565.589	155	144			X	
Totale			7.752.281	7.757.016	7.750.740	7.578.034	6.742.413	7.081.051	6.971.524	3.881	3.789				

75

Tavola 5
pag. 2 di 3

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti					Impegni (a)			Spese di cassa (a1)			R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)		
			2016 (d)	2017 (d)	2018 (e)	2019 (e)	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	A	B	C
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	72.776	63.202	68.676	14.929	39.264	60.784	37.764	34.839	126	119						X	
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazioni e in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	7.709	5.727	5.499	5.490	4.660	3.772	4.735	5.629	52	59						X	
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	2.498.216	2.103.631	1.679.156	1.392.009	2.324.334	1.929.089	2.109.655	1.942	1.936							X	
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	2.662.794	2.803.295	3.679.308	2.241.486	1.517.182	2.222.347	1.227.774	633.938	314	308						X	
Totale			5.242.495	4.975.855	5.432.639	3.653.914	3.885.440	4.215.992	3.379.928	2.421.003	2.434	2.422							
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	393.641	393.936	186.505	123.190	393.399	343.719	420.355	338.766	66	66						X	
Totale			393.641	393.936	186.505	123.190	393.399	343.719	420.355	338.766	66	66							
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	IMPEGNI RIFORMATORIE AMM. ODERNAMENTO DEL MINISTERO	14.270	13.031	11.788	11.761	11.996	12.125	11.917	12.121	170	154						X	
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	IMPEGNI RIFORMATORIE AMM. ODERNAMENTO DEL MINISTERO	45.170	62.017	56.653	60.883	43.350	48.933	42.737	52.979	548	578						X	
Totale			59.440	75.048	68.441	72.644	55.346	61.058	54.654	65.100	718	732							

76

Tavola 5
pag. 3 di 3

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto dell'anno 2016 e dell'anno 2017. Per il programma 7.7 sono indicati gli anni-persona del personale civile e militare.
(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 degli stanziamenti di competenza contenute nella legge 11 dicembre 2016, n. 232 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019

77

ALLEGATI

Allegato 1

*Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di
spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio*

Anno 2017

Allegato 2
Atto di indirizzo per l'anno 2017
(decreto ministeriale n. 212 del 15 giugno 2016)



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

2017

PREMESSA

In via preliminare si osserva che nel corso degli ultimi anni, a seguito delle disposizioni normative di razionalizzazione e contenimento della spesa pubblica, sono intervenute rilevanti riduzioni di risorse finanziarie assegnate al Dicastero che hanno inciso negativamente nel tempo sull'attuazione dei programmi di competenza e sulla programmazione dell'attività istituzionale.

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

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti maturati in esercizi pregressi al 2018 nonché conseguenti a prestazioni rese con carattere di urgenza in assenza del perfezionamento delle procedure di impegno.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

Relativamente alla categoria dei consumi intermedi, il bilancio del Dicastero ha registrato nel 2017 una distribuzione disomogenea delle risorse tra i vari Centri di responsabilità nonché tra le varie missioni/programmi, che non ha permesso un ottimale allineamento dei comportamenti contabili alle effettive esigenze di spesa.

Va del pari osservato che 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, ha comportato una ripetuta necessità di rimodulazione della programmazione contabile di partenza (crono-programmi)



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

causando ripercussioni e rallentamenti sul funzionamento degli uffici centrali e periferici, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti normativamente previsti.

Si sottolinea, infine, l'importante sottodimensionamento dei capitoli che finanziano le spese correnti delle sedi decentrate, considerata l'attuale distribuzione degli spazi e la dotazione delle risorse umane.

Si è cercato, pertanto, 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 e la riduzione dei costi, al fine di consentire al Ministero di perseguire gli obiettivi di efficacia ed efficienza legati allo svolgimento dei propri compiti istituzionali.

In tale ottica assume particolare rilevanza il piano di razionalizzazione degli spazi che questa Amministrazione sta attuando in accordo con l'Agenzia del demanio.

1.1 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.

In merito all'annualità di riferimento 2017, a differenza del passato, vi è da segnalare la sola posizione debitoria nei confronti della società Telecom Italia S.p.A., che assicura servizi radioelettrici ed il funzionamento del sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System) al fine di garantire la sicurezza della navigazione marittima. Tale società svolge attività che, in virtù del carattere di pubblico servizio, hanno 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.

La situazione debitoria, creatasi a seguito dei tagli operati sul bilancio dalle numerose manovre di contenimento della spesa, è stata sanata fino al 31 dicembre 2012 mediante l'accesso al Fondo di cui all'articolo 1, comma 50 della Legge 23 dicembre 2005, n. 66 e, dal 2014, tramite una congrua allocazione di risorse da parte della ragioneria Generale dello Stato sul capitolo 2200/01. Nonostante ciò, permane un debito riferito all'anno 2013 pari a 6,2 milioni di euro.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Come già evidenziato, i debiti pregressi ancora presenti per l'anno 2013 nei confronti della Telecom S.p.A. sono derivanti dallo svolgimento, in regime di proroga tecnica, dei servizi radiomarittimi obbligatori legati alla sicurezza della navigazione ed al sistema GMDSS.

L'obbligo di assicurare lo svolgimento di attività connesse alla salvaguardia della vita umana in mare è previsto, come già rappresentato, dalla normativa internazionale sopra citata, nonché dalla legge / marzo 2001, n. 51 articolo 6, che originariamente disponeva sufficiente copertura finanziaria per l'espletamento dei menzionati servizi, via via ridotta a seguito delle numerose manovre correttive di contenimento della spesa (al riguardo, si rappresenta che il capitolo 2200/01 era classificato come "rimodulabile" e, come tale, più volte oggetto di riduzioni).

Per quanto concerne il debito nei confronti della società Telecom Italia S.p.A. si segnala che non è stato possibile operare durante l'esercizio finanziario 2017 alcuna rimodulazione delle risorse a seguito della generale carenza di stanziamenti e al fine di evitare di compromettere altri servizi prioritari di istituto.

La permanenza della situazione debitoria nei confronti della società Telecom Italia S.p.A., riferita al secondo semestre del 2013, risolta dal 2014 grazie all'adeguamento delle risorse da trasferire alla predetta società, è stata segnalata in varie occasioni al Dipartimento R.G.S. del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Con legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) il capitolo 2201, p.g. 01 è stato rifinanziato con la seguente dotazione finanziaria: 14.100.000 per l'esercizio 2018, 14.100.000 per l'esercizio 2019 e 11.000.000 per l'esercizio 2020; pertanto la situazione debitoria potrà essere sanata mediante pagamento alla società Telecom Italia S.p.A. di due distinte tranches, pari a 3.1 milioni di euro ciascuna, nell'arco del biennio 2018/2019, a seguito di accordo remissorio presentato dalla società Telecom Italia S.p.A., ritenuto efficace dall'Avvocatura Generale dello Stato, con il quale la stessa ha dichiarato di rinunciare a qualsivoglia ulteriore somma (interessi di mora, ecc.).

1.2 Spese di funzionamento

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche di questa Amministrazione, che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati sul territorio nazionale, che si trovano ormai da diversi anni in estrema



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

sofferenza e la cui riorganizzazione, finalizzata ad un piano di rientro, risulta essere estremamente complessa da attuare senza correre il rischio di incidere negativamente sul servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata.

Per quanto riguarda le sole sedi periferiche, la contrazione delle risorse ad esse destinate ha comportato una drastica riduzione dei trasferimenti finanziari con conseguente accumulo di debiti di parte corrente, scaturiti dalla necessità di garantire la funzionalità degli uffici, nonché la gestione degli immobili nel rispetto della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, come si evince dalla tabella 2.

Ulteriore posizione debitoria pendente concerne il capitolo 1366 pg 01 "Somma occorrente per la sistemazione di rapporti finanziari ai fini e per gli effetti del comma 1 dell'articolo 6 del Trattato Lateranense".

Infatti, l'articolo 6 del Trattato tra la Santa Sede e lo Stato Italiano dell'11 febbraio 1929 prevede, tra l'altro "*...l'obbligo a carico dello Stato Italiano di provvedere a proprie spese, a mezzo degli occorrenti accordi con gli enti interessati, affinché sia assicurata alla Città del Vaticano una adeguata dotazione di acque in proprietà e sia altresì assicurato il coordinamento dei servizi pubblici alla stessa connessi*".

La legge 24 dicembre 2003, n. 350, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)" ha autorizzato, tra l'altro, la spesa di 4 milioni di euro/anno a decorrere dall'anno 2005 e con il successivo D.P.C.M. 23 aprile 2004 sono stati definiti i criteri, le modalità di determinazione e l'entità delle erogazioni a favore dei soggetti creditori individuando ACEA S.p.A. quale soggetto creditore del contributo previsto.

Gli stanziamenti sul capitolo 1366 sono stati, negli anni, progressivamente ridotti passando da 4 milioni degli anni fino al 2008 ad € 2.910.242,00 nel 2017.

Per l'anno 2014 rimarrebbero ancora da coprire € 1.157.336,87 di spese sostenute da ACEA, ovvero la differenza fra € 4.610.767,42 maturato da Acea e quanto già erogato 3.452.101,91 meno 1.328,64 di sfioramento limite 60 once acqua potabile.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per l'anno 2015 l'importo dovuto ad Acea risulta essere di € 2.745.201,54, ovvero la differenza fra € 4.907.102,74 maturato da Acea e quanto già erogato 2.157.564,17 meno 4.337,03 di sfioramento limite 60 once acqua potabile.

Inoltre per l'anno 2016 il saldo dovuto è pari a € 1.141.289,28, ovvero la differenza fra € 4.924.163,52 maturato da Acea e quanto già erogato 3.777.738,00 meno 5.136,24 di sfioramento limite 60 once acqua potabile.

Infine per quanto riguarda il 2017 rimangono da rimborsare 1.108.035,64 euro quale differenza fra 5.114.591,52 euro di spese maturate da Acea e quanto già erogato 4.000.000,00 meno 6.555,88 di sfioramento limite 60 once acqua potabile.

1.3 Spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro

Parimenti incompressibili 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, previste dal D. Lgs 81/2008 per la cui attuazione sono necessarie maggiori risorse finanziarie rispetto a quelle correntemente iscritte sui pertinenti capitoli di spesa.

A tal proposito, si evidenzia che l'Amministrazione è fortemente penalizzata soprattutto nel sostenimento delle spese relative alla sicurezza sui luoghi di lavoro di parte capitale, considerato lo stato attuale degli immobili in dotazione e delle prescrizioni da attuare previste dalla norma, della perdurante mancanza di interventi di manutenzione straordinaria, nonché della obsolescenza degli impianti tecnici a disposizione.

1.4 Missioni

Per quanto riguarda le spese per missioni e sopralluoghi sia di natura amministrativa sia tecnica, i pertinenti capitoli di bilancio risultano carenti di adeguata copertura finanziaria; in particolar modo, le attività di ispezione e vigilanza di competenza dei 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 di cui alla legge 180 dell'11 marzo 1953, avvenuta ai sensi dell'articolo 24



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

del D.L. n. 112/08 convertito in legge 133/08, che, pur comportando il venir meno della copertura finanziaria dei rimborsi per le suddette tipologie di spesa, non ha soppresso il compito d'istituto né tantomeno il diritto del personale ad essere rimborsato.

Infatti, la copertura finanziaria di detti rimborsi spese veniva assicurata da versamenti in conto 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 è venuto meno l'obbligo per questa Amministrazione di far effettuare i sopralluoghi in argomento dal personale dei Provveditorati chiamato a certificare gli stati di avanzamento lavori per l'esecuzione di opere a cura dei consorzi di bonifica per i quali il Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali effettua i versamenti in conto entrate sul cap. 2066 dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze a titolo di accantonamenti per spese di alta sorveglianza. Il suddetto personale risulta tuttora in credito nei confronti dell'Amministrazione per anni pregressi.

Atteso quanto sopra, appare necessario reintrodurre la normativa in parola in un idoneo veicolo normativo, in quanto i relativi compiti non sono venuti meno, affinché possa essere conseguentemente remunerata 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) evitando il maturare di ulteriori debiti a carico dell'erario, determinati dall'indisponibilità delle risorse accantonate dal Ministero delle Politiche Agricole. Inoltre, l'eventuale sospensione della suddetta attività potrebbe comportare pesanti ricadute sulla salute pubblica o sulla sicurezza del territorio (sistemazioni idraulico-forestali).

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



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Infatti, il personale della Motorizzazione civile svolge, dietro richiesta dei privati, esami ai conducenti, verifiche e certificazioni sugli impianti, sui veicoli a motore e sulle officine incaricate delle revisioni periodiche, che vengono remunerati tramite versamenti in conto entrate effettuati 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 di entrata 3566, ha origine dalla mancata riassegnazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze delle somme introitate sul medesimo capitolo e non riaccreditate sul capitolo 1321 *“Rimborsi ai privati per eventuali eccedenze sulle somme versate per richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni ecc.”* per € 300.000,00 mentre non risultano debiti sul capitolo 1320.

A causa delle limitate risorse riassegnate, è stata data priorità ai pagamenti dovuti dagli Uffici Periferici al personale per il lavoro svolto, nonché a quelli per il versamento degli oneri previdenziali per i quali era stato accumulato altro debito, oggi sanato.

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.

1.5 Servizi resi da Ferservizi per conto di ferrovie dello stato italiano per l'immobile di Villa Patrizi

Il 27 dicembre 2007 l'Amministrazione stipulava con Ferservizi S.p.A. una convenzione per la durata di 9 anni che prevedeva la realizzazione di opere infrastrutturali di razionalizzazione logistica, gestione dei servizi, delle utenze e delle spese condominiali, con imputazione della spesa a carico del capitolo 1058 *“spese per, acquisti di beni e servizi”* allocato nel centro di responsabilità n. 1 – Gabinetto, essendo l'immobile utilizzato prevalentemente dagli uffici governativi dell'allora Ministero dei trasporti.

Nel corso degli anni, con l'unificazione del Ministero dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture, l'assetto logistico degli uffici ubicati nella porzione dell'immobile di Villa Patrizi destinata al Ministero è stato modificato.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il nuovo utilizzo della porzione di immobile di cui sopra ha infatti interessato centri di responsabilità diversi rispetto all'originario utilizzatore, con una conseguente differente imputazione della spesa sui capitoli di bilancio (1238 e 1611 e 1290), senza però che ci sia stato un effettivo adeguamento dello stanziamento di competenza per la copertura delle nuove spese che consentisse di far fronte al pagamento delle fatture della Ferservizi S.p.A. Pertanto, il saldo degli importi dovuti al Gruppo FS, rimasti ancora insoluti al 2017 risulta pari ad € 3.501.163,66 oltre l'iva per un totale complessivo di € 3.756.204,33.

1.6 Spese Legali

Il pagamento delle spese di giudizio (spese di natura obbligatoria), derivanti da atti giudiziari che hanno visto soccombere l'Amministrazione nel corso dell'anno 2017, proseguendo il *trend* degli anni precedenti, ha prodotto ulteriori situazioni debitorie nei confronti delle competenti Tesorerie dello Stato.

Tenuto conto dell'esiguo stanziamento in termini di competenza e cassa dei relativi capitoli di spesa (sia quelli di diretta pertinenza sia quelli in gestione unificata) risulta, pertanto, necessario dover provvedere ai suddetti pagamenti attraverso il cd. "pagamento in conto sospeso".

Per quanto concerne i successivi ripianamenti alle Tesorerie competenti, trattandosi di spese di natura obbligatoria e non potendo effettuare variazioni compensative nell'ambito del proprio bilancio, si predispose idonea richiesta di prelevamento delle risorse dal "Fondo di Riserva per le Spese Obbligatorie".

La produzione di contenziosi di notevole entità si riflette negativamente anche sulla gestione dei conti correnti, ove affluiscono le entrate del Dicastero, spesso vincolati per effetto di atti di pignoramento disposti a tutela di posizioni creditorie.

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

2.1 Piano di rientro



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per quanto riguarda il debito accumulato con la Ferservizi S.p.A., nel mese di dicembre 2017 è stato effettuato un ATTO DI RICOGNIZIONE DELLE PARTITE CONTABILI APERTE RELATIVE AI SERVIZI RESI DA FERSERVIZI PER CONTO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE PER L'IMMOBILE DI VILLA PATRIZI.

Considerato che l'immobile di Villa Patrizi è stato utilizzato marginalmente dagli uffici di Gabinetto ed utilizzato dall'Ufficio Centrale di Bilancio, dalla Direzione Generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, da alcuni uffici della Direzione Generale per le concessioni autostradali e dal Presidio della Direzione Generale del Personale e viste le disponibilità di bilancio, con il suddetto atto di ricognizione si è stabilito che la spesa derivante dal pagamento delle fatture insolute al 31 dicembre 2017 dovuta a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per un importo complessivo di € 3.501.163,66 oltre l'iva prevista in regime di split payment per un totale di 3.756.204,33 fosse così ripartita per l'anno 2017:

- capitolo 1290 p.g. 01 (*Miss. 14 Prog. 5 – interventi in materia di dighe*) € 230.000,00
- capitolo 1611 p.g. 07 (*Miss. 14 Prog. 11 – infrastrutture stradali ed autostradali in gestione ANAS e relative intermodalità*) € 143.355,33
- capitolo 1238 p.g. 16 (*Miss. 32 Prog. 3 – gestione comune dei beni e servizi*) € 2.049.000,00
- capitolo 1058 p.g. 08 (*Miss. 32 Prog. 2 – indirizzo politico-amministrativo*) € 75.000,00
- capitolo 1650 p.g. 11 (*Miss. 13 Prog. 4 – sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo*) € 958.849,00
- capitolo 1247 p.g. 08 (*Miss. 13 Prog. 1 – interventi per la sicurezza stradale*) € 300.000,00

demandando alle strutture competenti di procedere ad effettuare gli opportuni impegni di spesa.

Nel 2017 sono state prese una serie di misure al fine di ridurre il debito di parte corrente attraverso una diversa allocazione delle risorse a favore delle sedi decentrate.

In particolare, nel corrente esercizio finanziario è stato predisposto, al fine di ridurre la situazione debitoria degli uffici decentrati, un decreto ministeriale di variazione compensativa pari



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ad euro 500.000,00 in termini di competenza e cassa in favore del capitolo 1208 con prelevamento dal Fondo consumi intermedi, con la precisa indicazione dell'utilizzo delle nuove risorse per ridurre il debito accumulato sino al 31.12.2017.

Nell'anno 2017 è, inoltre, proseguita l'attuazione del Piano di Razionalizzazione logistica elaborato nel 2016.

Tavola 1 Riepilogo della situazione debitoria dell'Amministrazione (valori in euro)

Categoria economica	Situazione debitoria al 31 dicembre 2017	Smaltimento debiti
Ctg 2	€ 33,071,950.58	123,617.32
Ctg 12	€ 9,333,722.44	
Ctg 21	€ 34,204,840.67	1,612,894.60
Ctg 23	€ 1,259,910.79	
Ctg 26	€ 1,882,120.89	
Totale	€ 79,752,545.37	1,736,511.92

2	3	013	001	1232	19	SPESSE PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI, PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NOLEGGIO E MAGAZZINAMENTO DI MACCHINE E IMPIANTI	558.76	2014				
2	3	013	001	1232	26	SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONICHE NONCHE PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI	27.70	2012				
2	3	013	001	1232	26	SPESSE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONICHE NONCHE PER LA PULIZIA, IL RISCALDAMENTO ED IL CONDIZIONAMENTO D'ARIA DEI LOCALI	5.389.98	2015				
2	3	013	001	1233		DELLA NORMATIVA PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, PER LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI, ATTUATA MEDIANTE L'INSTALLAZIONE DI CENTRI DI COORDINAMENTO PER LA SICUREZZA STRADALE, I MEZZI NECESSARI PER I SERVIZI DI PREVENZIONE SPESE PER IL FUNZIONAMENTO DEL COISS - CENTRO DI ATTEZZATURE TECNICHE PER I SERVIZI DEL TRAFFICO STRADALE, TRASPORTI TERRESTRI COMPRESSE QUELLE DEI CAPANNONI, AREE E SALE DI RIVISITAZIONE, LE SOSTITUIZIONI E LE MANUTENZIONI, NONCHE SPESE PER LE ATTEZZATURE SPECIFICHE ALLE ATTIVITA' PROFESSIONALI	2.708.17	2017				
2	3	013	001	1235	03	SPESSE PER L'ISTITUZIONE E L'ESERCIZIO MECCANIZZATO DEGLI SCHEDEARI (INERENTI AI SERVIZI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE	1.324.82	2017				ORIGINATO DA RILEVO RTS ROMA
							38.972.17					

DGT SUD - Tavola 3 Ricorso a strumenti di flessibilità per la copertura dei debiti nei confronti della tesoreria (valori in euro)

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazioni e PG	Stanziamiento iniziale	Stanziamiento definitivo	Fondo consumi intermedi	Altri fondi (esclusi fondi per spese impreviste)	Assestamento variazioni compensative	Variazioni compensative	Altre forme di smaltimento debiti (accordi transattivi)	Situazione debitoria al 31 dicembre 2017	Note
1/4...															
totale															
1/4...															
totale															
1/4...															
totale															



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", ed, 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 7 agosto 2015, n. 286;

RITENUTO che occorre procedere all'avvio della pianificazione strategica per l'anno 2017, individuando 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;

VISTE le proposte di aggiornamento delle aree di intervento presentate dai titolari dei Centri di responsabilità amministrativa

EMANA IL SEGUENTE

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2017

I. COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO GENERALE DEL GOVERNO

Il processo di programmazione strategica dell'azione amministrativa per l'individuazione delle priorità politiche del Ministero e delle connesse aree di intervento per l'anno 2017 si fonda sugli obiettivi politici di seguito indicati i quali, fermo restando il quadro programmatico generale definito per l'anno 2016, risultano in stretta coerenza con le missioni del Programma di Governo ed i documenti di programmazione economico-finanziaria, nonché con la normativa in materia di sviluppo economico, semplificazione, competitività, stabilizzazione della finanza pubblica, trasparenza e prevenzione della corruzione.

Detta azione programmatoria tiene conto, altresì, dell'esigenza di prosecuzione, raccordo e coerenza con gli interventi già avviati nelle diverse aree di competenza e delle nuove azioni da intraprendere per il consolidamento e lo sviluppo degli indirizzi di Governo, nel quadro generale dell'attuale sistema economico nazionale ed internazionale, nel quale, pur in presenza di elementi duraturi di fragilità, si





Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

intravedono segnali di risoluzione della crisi economica, i quali richiedono, in tutti i settori, rinnovate strategie per il riavvio e la stabilizzazione del ciclo produttivo e della crescita.

In tale ambito, particolare attenzione sarà data al controllo in ordine all'attuazione, da parte delle strutture ministeriali e degli enti vigilati, degli indirizzi politico-programmatici di settore volti al rilancio organico delle infrastrutture e dei trasporti a sostegno dello sviluppo del sistema Paese, al fine di garantire un'offerta di opere e servizi coerente con le esigenze della domanda proveniente dai singoli utenti e dal mondo della produzione, in una realtà, come l'attuale, in cui la mobilità costituisce un volano per l'intera economia.

Per assicurare il perseguimento degli indirizzi si provvederà ad un potenziamento del sistema integrato dei controlli, fondato sui collegamenti tra i sistemi del bilancio sociale, del controllo strategico, della valutazione dei dirigenti e del personale, del controllo di gestione e della contabilità analitica per centri di costo.

2. 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 2017, 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 ed in particolare:
 - a. nel trasporto stradale, consolidando le iniziative volte alla manutenzione ed al miglioramento qualitativo della rete e completando la riforma organica del Codice della strada con ampio ricorso allo strumento della delegificazione;
 - b. nel trasporto ferroviario, rafforzando i poteri degli organismi deputati, intensificando gli interventi manutentivi sull'infrastruttura, introducendo tecnologie sempre più avanzate ed in linea con gli standard europei, dando altresì maggiore impulso all'installazione delle tecnologie di sicurezza sulle reti regionali;
 - c. nel trasporto aereo, potenziando le azioni rivolte a garantire la sicurezza (safety e security) delle infrastrutture, dei servizi resi in ambito aeroportuale e dei servizi di navigazione aerea in linea con i programmi e gli standard europei;
 - d. nel trasporto marittimo, accrescendo gli standard qualitativi di sicurezza delle navi, anche mettendo pienamente a frutto, al riguardo, le attività di investigazione sulle cause dei sinistri in mare;





Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- innalzamento dei livelli e degli standard di 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, assicurando una crescente qualità delle opere e un'adeguata e costante manutenzione delle stesse;
- efficientamento dell'organizzazione SAR (*search and rescue*) e delle attività istituzionali collegate alla sicurezza dei porti e delle navi (*safety e security*), mantenendo gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMS (*Vessel Traffic Monitoring Information System*), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale;
- ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo nonché dei servizi resi all'utenza per la tutela della balneazione, del diporto, della pesca e dell'ambiente in ambito marino e costiero, ed inoltre, ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, nei laghi.

Priorità politica 2 - Sviluppo delle infrastrutture

Arece di intervento:

- nel contesto della pianificazione pluriennale ed in coerenza con la progressiva integrazione con le reti ed i corridoi europei e territoriali, immediata cantierizzazione e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali di competenza del Ministero, attraverso le risorse disponibili su base nazionale ed un più accentuato, tempestivo ed efficace ricorso alle risorse dei Fondi europei nell'ambito della pertinente programmazione comunitaria, con contestuale potenziamento delle attività di monitoraggio dei tempi di realizzazione delle opere;
- superamento della "*Legge Obiettivo*" con una revisione radicale della nozione di opera strategica, più selettiva e settoriale, al fine di incentrare gli interventi su un numero limitato di opere di immediata utilità pubblica, in linea con le priorità date dalla Commissione Europea sia per il PON 2014-2020 sia per la più generale strategia di costruzione dello "*spazio unico europeo dei trasporti*" (Reti Ten-T), mediante: la riprogrammazione dell'allocazione delle risorse alle opere in base ai criteri individuati nel Documento pluriennale di pianificazione di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e successive modificazioni; la prosecuzione della realizzazione dei collegamenti transfrontalieri; la rimozione dei colli di bottiglia; la centralità dei nodi *core* dei corridoi; l'adduzione tra nodi *core* e viabilità secondaria, intermodalità, trasporto sostenibile e mobilità urbana, tenendo conto del quadro comunitario di riferimento e della necessità di adeguamento agli scenari nazionali ed europei per la migliore definizione degli interventi prioritari;
- implementazione ed ottimizzazione della funzione di indirizzo e pianificazione strategica in materia infrastrutturale attraverso la "*Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta Sorveglianza*" istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194, che, nel ricondurre i compiti meramente gestionali in capo alle rispettive competenti strutture amministrative del Ministero, ha previsto e definito in modo puntuale i compiti di indirizzo,





Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

pianificazione strategica, impulso, analisi, studio, ricerca, progettazione, supporto e alta consulenza del Ministero nelle materie istituzionalmente ad esso affidate;

- rafforzamento del Servizio contratti pubblici del Ministero attivato in collaborazione con le Regioni e le Province autonome, con l'obiettivo di assicurare un efficace strumento operativo per le stazioni appaltanti, in considerazione della rivisitazione del complesso quadro normativo in materia di appalti pubblici e contratti di concessione operato a seguito del recepimento delle Direttive comunitarie 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE nel nuovo Codice degli Appalti di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 5, pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 19 aprile 2016, n. 91;
- promozione del coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di opere infrastrutturali di interesse pubblico, nonché nel completamento e nella gestione di opere pubbliche incomplete, razionalizzazione ed estensione delle forme di partenariato pubblico-privato, con particolare attenzione alla finanza di progetto ed alla locazione finanziaria di opere pubbliche, mediante: l'incentivazione dell'utilizzo di tale modalità di finanziamento, anche attraverso il ricorso a strumenti di carattere finanziario o fiscale innovativi e specifici; l'innalzamento del grado di certezza e stabilità dagli impegni che vengano assunti dagli attori pubblici; la progressiva rimozione di vincoli e ostacoli procedurali che scongiungano il concorso di finanziatori e investitori privati; l'ammodernamento, il rafforzamento ed il coordinamento delle strutture amministrative di supporto alle stazioni appaltanti che intraprendono operazioni di partenariato pubblico-privato;
- nuovo e deciso impulso alle attività di manutenzione straordinaria delle reti stradali e ferroviarie e di realizzazione delle infrastrutture finalizzate all'uso di energie alternative nello sviluppo della mobilità;
- consolidamento della nuova politica per la città, tramite: la promozione di programmi di riqualificazione urbana, manutenzione e sicurezza degli abitati e delle periferie, anche attraverso il rafforzamento del "Piano città", per un rinnovo urbano che rappresenti l'occasione per arrestare i processi di consumo del territorio; l'incremento del grado di innovazione tecnologica e di connessione delle reti che innervano la città; una adeguata risposta alle esigenze sociali delle fasce di popolazione più vulnerabili; l'ulteriore 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; il rinnovato impulso alla ricostruzione degli edifici pubblici della città de L'Aquila, come volano di crescita e sviluppo del relativo territorio;
- attuazione degli interventi prioritari previsti dal "Piano per il Sud", al fine di favorire lo sviluppo delle aree interessate mediante l'efficientamento ed il potenziamento dei collegamenti autostradali e ferroviari più rilevanti;
- attuazione delle strategie europee macroregionali, con particolare riferimento all'area adriatico-ionica ed all'area alpina, con l'obiettivo di un rafforzamento della cooperazione fra i diversi soggetti istituzionali, nell'interesse dello sviluppo globale delle predette macroregioni.





Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

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:
 - a. la valorizzazione ed il rilancio dell'intero cluster marittimo;
 - b. l'attuazione degli interventi e delle iniziative del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica diretti all'efficientamento delle capacità competitive dei principali nodi portuali, attraverso l'accorpamento delle attuali autorità portuali in "organismi di sistema", la modifica e lo snellimento della loro *governance*, la creazione di sportelli unici e la sburocratizzazione delle operazioni commerciali, con contestuale prioritaria realizzazione e potenziamento delle connessioni "di ultimo miglio" e di ogni altra indispensabile interconnessione con le principali reti di trasporto;
 - c. la messa a punto, attraverso un apposito tavolo nazionale di coordinamento, di una regia centralizzata per le scelte strategiche relative allo sviluppo della portualità nazionale e per le opportune strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale italiano, mediante l'ottimizzazione e la razionalizzazione della rete degli scali marittimi e della loro dotazione infrastrutturale, in una ottica sinergica che abbia il fulcro nella logica dei distretti logistici integrati e dei sistemi portuali, propiziando in tal modo i necessari interventi infrastrutturali e procedurali;
 - d. il costante sostegno e la promozione delle Autostrade del mare e dell'intermodalità, anche mediante l'incentivazione del cosiddetto "marebonus" di cui al comma 647 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016;
 - e. una rinnovata tutela della continuità territoriale marittima nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e dei servizi ed in linea con le indicazioni comunitarie; la prosecuzione delle attività di semplificazione ed armonizzazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi nei porti, anche al fine di contribuire a facilitare il ciclo logistico nazionale, sostenendo l'interoperabilità del sistema PMIS (*Port Management Information System*) per permetterne l'evoluzione in NMSW (*National Maritime Single Window*)- alla luce della direttiva 2010/65/UE e della legge n. 221/2012- e lo sviluppo del sistema di monitoraggio ed informazione del traffico navale;
 - f. il proseguimento dell'attività di ricognizione delle aree demaniali marittime in uso e/o consegna ad altre Amministrazioni ai sensi dell'articolo 34 del codice della navigazione, al fine di reperire, laddove le aree non siano effettivamente utilizzate, spazi potenzialmente utili all'incremento dell'operatività dei porti e per gli usi pubblici del mare.
- sviluppo dell'integrazione dei sistemi di trasporto attraverso il rafforzamento della *governance* e l'estensione dell'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) quale volano di gestione ottimale della mobilità, del traffico sulla rete dei trasporti e della logistica, per un uso sicuro delle reti, un maggior controllo del trasporto merci, un minore impatto sullo il ambiente e un efficace e





Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

proficuo impiego delle risorse finanziarie;

- costante sviluppo del trasporto ferroviario, con estensione e riqualificazione dei collegamenti, con l'obiettivo, tra l'altro, di trasferire sulla modalità ferroviaria quantità crescenti di traffico (anche mediante l'incentivazione denominata "ferrobonus" di cui al comma 648 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016), realizzando altresì il completamento del processo di liberalizzazione e la piena apertura del mercato, nonché specifici interventi di regolazione dello stesso e un nuovo perimetro ed assetto dei servizi universali con oneri a carico dello Stato;
- prosecuzione delle attività di competenza volte a favorire l'estensione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) sulla rete ferroviaria nazionale, al fine di uniformare i sistemi di circolazione e di sicurezza a livello europeo ed assicurare migliori condizioni di interoperabilità dei convogli ferroviari;
- regolazione del trasporto stradale e dell'intermodalità, favorendo:
 - a. i processi di aggregazione delle imprese di autotrasporto e la revisione dei programmi di spesa, al fine di evitare contributi indifferenziati;
 - b. l'applicazione piena delle procedure per l'accesso alla professione e al mercato e delle relative sanzioni e misure per scoraggiare il cubotaggio abusivo;
 - c. le azioni tese al miglioramento del sistema logistico, al rinnovo del parco circolante ed al rilevamento automatico di infrazioni al codice della strada;
 - d. la definitiva liberalizzazione del trasporto interregionale e internazionale di passeggeri;
- promozione o rilancio della nautica da diporto, con iniziative ed 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 turistici con le reti di trasporto e con i retrostanti ambiti urbani;
- regolazione del trasporto aereo e promozione della razionalizzazione e dell'efficientamento del settore, anche ponendo in essere azioni per:
 - a. l'attuazione ed eventuali integrazioni del Piano nazionale degli aeroporti;
 - b. lo sviluppo delle reti aeroportuali nell'ottica di specializzazione di ruolo degli scali di interesse nazionale in relazione ai bacini territoriali e di raggiungimento dell'equilibrio-economico-finanziario, anche tendenziale, delle società di gestione aeroportuali;
 - c. il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità, attraverso la realizzazione, in particolare, dei collegamenti ferroviari ad alta velocità con gli aeroporti hub;
 - d. l'ottimizzazione dei servizi aeroportuali e dei relativi costi, mediante l'individuazione di servizi





Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

e costi standard, la revisione degli orari di aperture degli aeroporti, la riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea in linea con le previsioni del Cielo Unico Europeo;

- e. l'incremento del trasporto merci, superando gli ostacoli delle carenze infrastrutturali dedicate che ne impediscono il decollo;
 - f. la revisione dell'assetto delle strutture di aviazione generale per una valorizzazione delle stesse a servizio delle esigenze territoriali ed in sinergia con gli aeroporti aperti al traffico commerciale;
 - g. la riorganizzazione della continuità territoriale aerea in una prospettiva di programmazione efficiente dei servizi e della relativa spesa, d'intesa con le Regioni;
 - h. il raggiungimento di più elevati livelli di protezione dei diritti del passeggero in coerenza con i nuovi orientamenti Ue in materia.
- ulteriore potenziamento, estensione e ammodernamento del trasporto pubblico locale (TPL), anche mediante:
 - a. il potenziamento dell'Osservatorio sul TPL;
 - b. interventi mirati di modifica normativa che favoriscano il coordinamento fra i diversi livelli territoriali ed il miglioramento dei criteri di assegnazione delle risorse tramite una migliore definizione dei costi standard e dei criteri di premialità;
 - c. misure di defiscalizzazione per favorire le famiglie sui costi del TPL;
 - d. rinnovo del parco autobus TPL con un più efficace utilizzo del Fondo rotativo per il materiale rotabile;
 - e. lo studio e l'implementazione di modalità innovative per il rinnovo del parco mezzi, mediante, tra l'altro, l'acquisto, diretto o indiretto, il noleggio e la riqualificazione elettrica dei mezzi;
 - promozione e realizzazione di progetti diretti a creare un sistema di ciclovie turistiche nazionali, di ciclostazioni, nonché per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

Priorità politica 4 - Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero

Arece di intervento:

- completamento del processo di revisione dei rapporti tra concedente e concessionario nei settori di competenza, sulla base di principi e criteri di fonte comunitaria;
- snellimento delle procedure e semplificazioni amministrative anche mediante la promozione delle tecnologie digitali per l'accesso ai servizi e per i relativi pagamenti con riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie;





Al. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- diffusione delle buone prassi tra gli uffici;
- promozione e indicazione di priorità dei programmi ad alto contenuto tecnologico basati sull'impiego 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,
- costante promozione della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza attraverso l'attuazione delle iniziative previste nel Piano triennale per la prevenzione della corruzione e nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità;
- innalzamento del livello di qualità dei servizi resi dal Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche, ed implementazione delle politiche per la qualità tramite la razionalizzazione degli assetti operativi e delle risorse strumentali deputate all'assolvimento delle funzioni istituzionali;
- potenziamento della comunicazione interna ed esterna;
- valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro.

Graziano Delrio

HA

