

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. CLXIV
n. 28

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 TRSPORTI, CORREDATA DEL RAPPORTO
SULL'ATTIVITA' DI ANALISI E DI REVISIONE
DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE
DELLE RELATIVE RISORSE DI BILANCIO

(Anno 2018)

*(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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle
risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa
(art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244)
anno 2018*

Giugno 2019

Sommario



.....	1
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>	11
1.1 Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche	11
1.2 Migliorare la sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	14
1.3 Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto	16
1.4 Miglioramento della qualità dei materiali da costruzione per uso strutturale, con particolare riguardo alla relativa certificazione	22
1.5 Miglioramento della qualità della progettazione nelle opere stradali e ferroviarie	22
1.6 Miglioramento della progettazione, esecuzione e controllo delle costruzioni, al fine di diminuire la vulnerabilità ed aumentare la loro resistenza in caso di eventi sismici	22
1.7 Miglioramento degli standard redazionali dei piani regolatori dei porti	22
1.8 Salvaguardia della vita umana in mare e garantire la sicurezza della navigazione	23
1.9 Controllare ed assicurare la vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	29
Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”	36
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	36
2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori	36
2.2 Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo	48
Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”	56
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	56
3.1 Estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati alla attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci (cura del ferro)	56
3.2 Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra	64
3.3 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale	69
3.4 Rendere più efficiente l'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi	76
Priorità politica 4 – “Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero”	78
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	78
4.1 Attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e sviluppo delle modalità di apertura e trasparenza di dati, informazioni e strumenti di rendicontazione.	78
4.2 Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi e miglioramento dei servizi resi all'utenza	83

TAVOLE	85
<i>Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2018</i>	<i>86</i>
<i>Tavola 2 – Personale civile</i>	<i>90</i>
<i>Tavola 2 bis – Personale militare</i>	<i>91</i>
<i>Tavola 3 – Personale civile</i>	<i>92</i>
<i>Tavola 3 bis – Personale militare</i>	<i>93</i>
<i>Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2018 correlati alle priorità politiche</i>	<i>94</i>
<i>Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche</i>	<i>100</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 2018

Allegato 2 - Atto di indirizzo per l'anno 2018 (decreto ministeriale n. 373 del 20 luglio 2017)

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 2018, 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 2018, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 373 del 20 luglio 2017 (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 2018, con l'indicazione delle connesse attività, sono riportate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tavola 1 desunto dal documento “*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2018*”, 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, oltretutto 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.

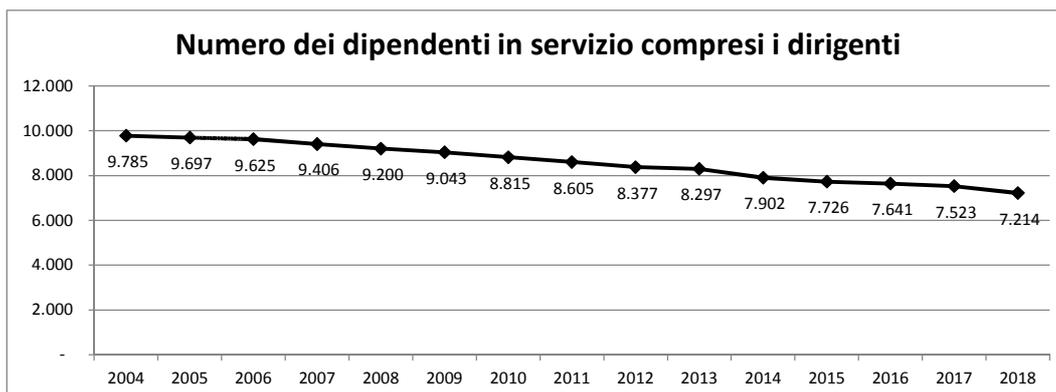
<i>Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione</i>	<i>CDR n. 1</i>
<i>Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici</i>	<i>CDR n. 2</i>
<i>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</i>	<i>CDR n. 3</i>
<i>Comando generale del Corpo delle 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 7.214 unità nel 2018.

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
2018	7.214	-309	-4,11

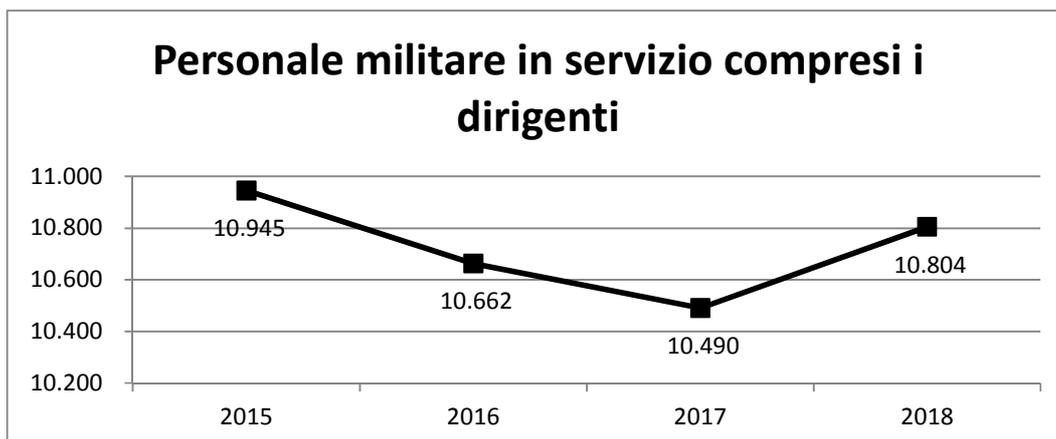


Va evidenziato che questo marcato trend riduttivo è visibile anche negli anni 2012 e 2013, malgrado in tali anni si siano verificati i nuovi arrivi di personale derivanti dalle assunzioni per il progetto ricostruzione Abruzzo (n. 100 unità) e dalla mobilità del personale dell'ex l'Ispettorato di Vigilanza 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				
	2018	2015	2016	2017	2018	
Ufficiali Ammiragli	20	18	17	19	20	
Capitani di Vascello	118	129	122	125	120	
Totale dirigenti	138	147	139	144	140	
Ufficiali	1.111	1.103	1.212	1.228	1.198	
Sottufficiali	4.100	4.299	4.460	4.273	4.241	
Graduati	3.500	3.700	3.091	3.232	3.318	
Truppa (NON S.P.E.)	1.911	1.696	1.760	1.613	1.887	
Totale personale non dirigente	10.622	10.798	10.523	10.346	10.644	
TOTALE	10.760	10.945	10.662	10.490	10.784	

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
2018	10.804	314,00	2,99



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2018 (Tavola 2, pag. 90 e Tavola 2 bis, pag. 91);
- 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. 92 e Tavola 3 bis pag. 93);

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

Con il decreto ministeriale 25 gennaio 2018, n. 12, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2018, 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. 94) 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. 100), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziata, impegnate e spese nell'anno 2018, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2017 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2019 e il 2020. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2017 e il 2018, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2019 e il 2020 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2018 con quelli dell'esercizio finanziario 2017 evidenzia, a livello globale, un incremento percentuale delle risorse di circa il 13 %.

Tutte le Missioni, a parte la 19 "Casa e assetto urbanistico" che subisce un decremento degli stanziamenti, risultano con risorse incrementate, in particolare, si evidenzia che:

- nell'ambito della Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" in cui le risorse sono incrementate di quasi il 10%, il programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" ed il programma "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" registrano un incremento delle risorse rispetto all'anno precedente superiore all'80,00%
- nell'ambito della Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" che vede incrementare le risorse stanziare del 22%, in termini assoluti il programma "Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali" aumenta più degli altri, le proprie risorse di circa 1 miliardo di euro (pari a 36,56% rispetto al 2017); a parte il programma "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità" che vede una lieve diminuzione delle risorse stanziare (-0,34%) tutti i programmi della missione assistono ad un incremento, anche piuttosto considerevole rispetto all'anno precedente;
- la missione 19 "Casa e assetto urbanistico" è l'unica che registra un decremento delle risorse stanziare nei due anni pari al 22,51%;
- la missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche" registra complessivamente un incremento pari al 12,12%.

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:

1.1 Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche

Tale obiettivo è collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” al programma 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”.

L’obiettivo, inserito nella Direttiva nell’anno 2018, si articola in due attività principali finalizzate ad assicurare la sicurezza delle dighe e la vigilanza sui soggetti attuatori affinché operino per l’ammodernamento delle reti idrauliche.

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 2018 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 2018 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	391

esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	2.040
--	-------

L'**ammodernamento delle reti idriche** richiede interventi infrastrutturali da parte dei soggetti attuatori.

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario delle opere, finalizzato alla verifica del rispetto dei tempi previsti per la loro realizzazione.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'attività di monitoraggio è supportata da un'azione proattiva di incontri ed eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traduce in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro. Trattasi di attività auspicata dagli stakeholder del Ministero negli appositi incontri con essi tenutisi.

Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori.

Tutti e cinque gli interventi previsti sulla **rete idrica** registrano dei ritardi, anche di notevole entità, rispetto agli avanzamenti programmati ad inizio anno.

I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione globale, nel corso del 2018 è risultata pari al 44% circa rispetto a quella prevista ad inizio anno per problematiche relative ai finanziamenti e ritardi registrati per problematiche di carattere contrattuale e tecniche insorte durante l'esecuzione dei lavori.

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

Importi in milioni di euro											
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/17	Produzione stimata anno 2018	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/18	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/18	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 31/12/18 (consuntivo)
1	Regione Basilicata. Schema idrico Basento Bradano - Tronco Acerenza - Distribuzione 3°lotto	101,76	75,32	20,00	95,32	93,67%	10,00	9,50	10,00	7,78	92,60
2	Regione Molise. Irrigazione Basso Molise acque f. Biferno e Fortore	75,00	41,19	15,00	56,19	74,92%	8,00	0,00	7,00	2,81	44,00
3	Regioni Puglia e Campania. Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis - Completamento	166,55	137,41	29,14	166,55	100,00%	18,00	15,00	11,14	0,00	152,41
4	Regione Basilicata. Completamento schema Basento Bradano settore G	87,70	1,56	20,00	21,56	24,58%	10,00	0,00	10,00	1,56	3,12
5	Regione Sicilia. Riutilizzo delle acque depurate dal depuratore di Catania	6,43	4,75	1,68	6,43	100,00%	1,00	0,95	0,68	0,00	5,70
Totale		437,44	260,23	85,82	346,05	79,11%	47	25,45	38,82	12,15	297,83

1.2 Migliorare la sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri

Tale obiettivo è collegato, nell'ambito della missione 14 *"Infrastrutture pubbliche e logistica"* ai programmi 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 *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 2018 gli uffici del MIT sono stati impegnati nella emissione di 62 pareri sulle rendicontazioni finali, 94 sopralluoghi e 232 istruttorie finalizzate all'erogazioni del contributo pervenute, relativamente alla Convenzione tra Stato ed Ente a livello nazionale

Alla fine del 2018 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 2018, 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, sono inoltre presenti sul sito istituzionale con il "Rapporto sull'incidentalità stradale 2018".

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 2018, 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, ed hanno riguardato prevalentemente i seguenti parametri: barriere di sicurezza danneggiate da incidenti; stato della pavimentazione; recinzione autostradale incluse aree di servizio.

Nel corso del 2018, inoltre il Ministero ha effettuato *supporto ed assistenza alle stazioni appaltanti ai fini della corretta applicazione del Codice dei contratti pubblici*. In particolare sono stati esaminati e predisposti 291 pareri relativi alle richieste di assistenza pervenute da parte delle stazioni appaltanti, in ordine all'applicazione del Codice dei contratti pubblici, secondo le previsioni dell'articolo 214, comma 10, di detto Codice. Tale attività prevede tali pareri vengono formulati con la collaborazione delle Regioni e delle Province autonome, per il tramite del Servizio di supporto giuridico di ITACA (Istituto per l'innovazione e trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale). Successivamente l'Unità Operativa di Coordinamento (UOC) costituita nell'ambito del Ministero conclude l'attività svolgendo l'esame e la valutazione di detti pareri ai fini della loro successiva pubblicazione e divulgazione attraverso la piattaforma del Servizio contratti pubblici. L'attività di assistenza riguarda anche l'utilizzo degli applicativi disponibili sulla piattaforma informatica del Servizio contratti pubblici per la pubblicazione dei bandi, avvisi ed esiti di gara, nonché per la pubblicazione dei programmi di lavori, servizi e forniture. Infine le strutture del Ministero sono impegnate per la predisposizione dei provvedimenti attuativi previsti dal Codice dei contratti pubblici (d.lgs n. 50/2016); occorre, infatti, completare il quadro di detti provvedimenti attuativi e in particolare quelli da adottare a cura del Ministero.

1.3 Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *"Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"* ai programmi 13.1 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"*, 13.2 *"Autotrasporto ed intermodalità"*, 13.5 *"Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"*, 13.6 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"* e 13.9 *Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne*.

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 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.

L’attività di controllo è svolta su tutto il territorio nazionale e pertanto sono coinvolte anche le direzioni generali territoriali DGT che collaborano con i Compartimenti di Polizia stradale. Il Ministero infatti coordina l’attività di controllo svolta a livello periferico dalle Direzioni generali territoriali in collaborazione con i Compartimento 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.

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 2018, ha previsto 15 operazioni trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese. Sono state, pertanto, portate a compimento 60 operazioni.

Gli uffici del Ministero hanno poi aggiornato il manuale operativo per i controlli su strada, curandone la diffusione a soggetti interessati nell'ambito dei servizi congiunti svolti con la Polizia Stradale, sono stati conseguiti i seguenti risultati nel corso del 2018:

• Dispositivi di controllo attivati	1.924
• Veicoli controllati nei servizi congiunti	21.088
• Veicoli controllati con l'ausilio dei CMR	20.041
• Operatori impiegati di Polizia Stradale	11.406 (in due turni)
• Operatori impiegati del Ministero	5.598 (in un unico turno)
• Infrazioni contestate	21.649

Anche nel 2018, si conferma una flessione dell'attività di controllo - conseguente la generale contrazione dei flussi di traffico in corso da alcuni anni - sia per numero di servizi effettuati (-7%) e di operatori impiegati, che per numero di veicoli controllati (-9%); dai dati dei controlli con i CMR emerge però una sostanziale tenuta dei controlli sui veicoli stranieri, ottenuta grazie alla strategia concordata con il Ministero dell'Interno e già da tempo attivata proprio nell'ambito dei servizi congiunti in aree sensibili del territorio nazionale, come il Nordest e L'Emilia-Romagna.

Si segnala che sulla decrescita dei controlli incide la costante riduzione del personale negli Uffici Provinciali interessati e la sospensione dell'attività di diversi CMR nel corso dell'anno per manutenzione o scadenza dei contratti. Quest'ultimo fattore, stante il perdurare della mancata attivazione del contratto di manutenzione ordinaria e straordinaria dei CMR, rischia di compromettere l'intera attività di controllo per il 2019.

Sempre in tema di sicurezza stradale, il Ministero ha coordinato *l'attività di controllo* svolta a livello periferico dalle Direzioni generali territoriali, *indirizzate alle imprese e alle autoscuole nonché sui veicoli commerciali*, con l'obiettivo di incrementare tali attività.

Il rafforzamento dell'attività ispettiva sulle imprese di settore e sulla corretta effettuazione dei corsi di formazione e di verifica dei punti della patente, ha l'obiettivo di stimolare la puntuale osservanza delle attività da svolgere con conseguente effetto positivo sulla sicurezza stradale.

La vigilanza ha riguardato le seguenti attività:

- a) operazioni presso gli STA - Sportello Telematico Automobilista;
- b) corsi di recupero punti patente;
- c) corsi ADR e CQC - attività di conducente di veicoli destinati al trasporto di merci pericolose - carta di qualificazione del conducente;
- d) attività di revisione presso le officine autorizzate;
- e) verifiche ATP- normativa su trasporto merci deperibili.

Rispetto al numero di verifiche e controlli ispettivi effettuati nel 2017, si è registrato, per l'anno 2018, un generale incremento delle attività, con particolare riferimento ai corsi di formazione professionale (certamente prioritari in termini di rilevanza assoluta dell'attività). Tuttavia, relativamente alle ispezioni sui corsi di formazione, è doveroso sottolineare che, nonostante il trend in aumento, in alcune province persiste la presenza di modalità di erogazione della formazione in contrasto, quasi sistematico, con le disposizioni normative vigenti.

A titolo di esempio si evidenzia come, nell'ambito territoriale delle province di Napoli, Caserta e Campobasso, le ispezioni effettuate dal personale in servizio, abbiano fatto registrare alcune irregolarità che hanno comportato casi di revoca del nulla osta allo svolgimento di corsi CQC, a seguito di due o più sospensioni dello stesso negli ultimi tre anni.

Per far fronte a detta situazione di generalizzato mancato rispetto delle norme da parte dei soggetti erogatori dei corsi di formazione professionale, sono state promosse l'adozione di nuove misure e forme di controllo sull'effettiva presenza degli allievi ai corsi, come ad esempio la rilevazione della frequenza ai corsi attraverso un sistema di *controllo biometrico* basato sulle impronte digitali degli allievi.

Inoltre, stante il disallineamento normativo che prevede, da un lato, l'obbligo di invio della comunicazione di "inizio lezione" e "allievi assenti" via PEC per alcune tipologie di corsi (CQC formazione iniziale e periodica, DM 20/09/2013) e, dall'altro, la mera apposizione delle firme sui registri per altri corsi (recupero punti patente/CQC DM 29/07/2003 e DD 22/10/2010), la Direzione territoriale del sud ad esempio, ha posto l'obbligo di comunicazione telematica via PEC delle assenze anche per la formazione finalizzata al recupero dei punti sulla patente di guida e sulle abilitazioni professionali (CQC e CAP di tipo KB) e per massimizzare l'efficacia dell'azione di vigilanza, si è attivata una stretta collaborazione con le competenti Amministrazioni provinciali che prevede l'inoltro alle suddette Amministrazioni non solo dei provvedimenti sanzionatori adottati a seguito delle irregolarità riscontrate nei corsi di recupero punti ispezionati (ai sensi del DM 29/07/2003), ma anche di tutti gli altri atti sanzionatori emanati nei confronti dei soggetti erogatori dei corsi (Autoscuole e Centri di Istruzione).

L'analisi comparata delle schede di monitoraggio sui controlli ha fatto pertanto emergere alcune criticità dal punto di vista organizzativo delle strutture che andranno affrontate, quali:

- a) l'attività ispettiva non è quantitativamente distribuita in maniera omogenea presso gli uffici distribuiti sul territorio nazionale, a causa principalmente della grave carenza di risorse umane;
- b) si è riscontrato un quadro non omogeneo nella distribuzione dei controlli tra le diverse operazioni/attività (STA, officine, corsi CQC/CRP/ADR, etc);

- c) si riscontrano difficoltà nella valutazione delle situazioni di irregolarità, non essendo disciplinato nel dettaglio il rapporto tra le diverse possibili irregolarità e le conseguenti azioni sanzionatorie.

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.

La sicurezza della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento è garantita anche attraverso l'***incremento degli standard di formazione ed addestramento del personale marittimo per la gestione della nave, del carico e dei passeggeri trasportati***. Le navi sono equipaggiate con tecnologie sempre più innovative e di conseguenza è necessario adeguare la formazione e l'addestramento del personale che utilizza tali tecnologie. L'addestramento dei marittimi è, quindi, condizionato dalla conoscenza delle suddette tecnologie e del loro esatto utilizzo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale nell'attuazione delle normative internazionali e comunitarie, nella definizione della disciplina nazionale inerente la formazione del personale marittimo e nel controllo e monitoraggio delle modalità di attuazione della disciplina nazionale, assicurando che il personale italiano abbia i requisiti richiesti per svolgere il lavoro a bordo. Il Ministero, infatti, monitora la corretta formazione e addestramento, dispone l'implementazione delle normative internazionali e comunitarie in relazione alla realtà nazionale, anche in funzione della specifica realtà ambientale e lavorativa.

Il rispetto di standard di addestramento aggiornati consente a tutto il personale marittimo italiano di utilizzare il proprio titolo abilitativo in tutto il mondo senza ulteriori necessità formative e garantisce inoltre una maggiore sicurezza della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino.

Tutte le attività sono sottoposte ad un Sistema di Gestione per la qualità ai sensi della norma ISO 9001:2008 e regolato da procedure definite nel Manuale del Sistema di Gestione per la Qualità. Per questo, nel corso del 2018 il Ministero ha effettuato una approfondita analisi del quadro normativo (nazionale, internazionale e comunitario) e delle criticità emerse nella pratica operativa con l'obiettivo di redigere una relazione contenente le proposte di revisione della normativa in materia di formazione del personale marittimo.

Dalla suddetta analisi, nel corso dell'anno, sono emerse le seguenti criticità:

1. riconoscimento degli istituti tecnici logistica e trasporti per l'accesso alle figure professionali di allievo ufficiale di coperta e di allievo ufficiale di macchina;
2. unificazione delle prove di esame per gli iscritti agli ITS;
3. programmi di esame per gli allievi ufficiali elettrotecnici;
4. carenza di competenze e abilità nei programmi del percorso formativo per accedere alle figure professionali di allievo ufficiale di coperta e di allievo ufficiale di macchina;
5. percorso integrativo per il personale marittimo che imbarca su unità adibite alla navigazione costiera e litoranea.

Emerse le suddette criticità ed analizzata la normativa internazionale e comunitaria si è provveduto ad emanare i seguenti provvedimenti:

1. Decreto Interministeriale 23 gennaio 2018 concernente “Riconoscimento degli Istituti Trasporti e Logistica per accedere alle prove di esame per il conseguimento delle Certificazioni di Ufficiale di Coperta e di Ufficiale di Macchina”;
2. Decreto Interministeriale 23 gennaio 2018 concernente “disposizioni per lo svolgimento delle prove di verifica finale delle competenze acquisite dagli allievi Istituti Tecnici Superiori ITS costituiti per area tecnologica della mobilità sostenibile, ambiti “mobilità delle persone e delle merci” e “gestione degli apparati e degli impianti di bordo”, unificate con le prove di esame per il conseguimento delle Certificazioni di competenza Ufficiale di Coperta e di Ufficiale di Macchina”;
3. Decreto Direttoriale 21 maggio 2018 concernente “Individuazione delle conoscenze necessarie all'accesso alla figura professionale di Allievo Ufficiale Elettrotecnico”;
4. Decreto Direttoriale 10 ottobre 2018 concernente “Modifiche al DD 19 dicembre 2016”;
5. Decreto Ministeriale 22 novembre 2018 concernente “Individuazione del percorso professionale integrativo per i possessori dei titoli nazionali per la navigazione costiera.

In tema di *sicurezza del trasporto ferroviario*, un contributo allo sviluppo di un sistema ferroviario sicuro, viene fornito attraverso la supervisione delle attività affidate dalla normativa comunitaria agli Organismi di Certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari merci (OC).

In particolare l'azione del Ministero si concretizza attraverso l'effettuazione di attività di audit con cadenza almeno annuale presso tali soggetti al fine di verificare:

- il rispetto dei principi di indipendenza e terzietà;
- la verifica del rispetto delle norme di settore e degli standard di riferimento previsti per gli organismi di certificazione;
- l'esecuzione dell'attività di vigilanza e monitoraggio sui soggetti da essi certificati;
- l'accertamento della trasmissione delle informazioni verso l'Agenzia europea (EURA) e verso le autorità nazionali.

Tale attività garantisce, da un lato che tutti gli OC agiscano secondo direttive ed indicazioni comuni ed univoche riducendo quindi la possibilità di interpretazioni

differenti da parte dei singoli soggetti e, dall'altro viene costantemente migliorata la sicurezza della manutenzione del sistema ferroviario dei carri merci.

Gli Organismi di Certificazione (di seguito OC) dei Soggetti Responsabili della Manutenzione (di seguito ECM) sono riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del D.M. n. 21/12/2012 (GU n.60 del 12-3-2013), così come stabilito al comma 4 dell'art. 2 del D.lgs. 24 marzo 2011, n. 43 di recepimento della Direttiva 2008/110/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e dall'art. 10 (1) del Regolamento della Commissione N. 445/2011.

1.4 Miglioramento della qualità dei materiali da costruzione per uso strutturale, con particolare riguardo alla relativa certificazione

1.5 Miglioramento della qualità della progettazione nelle opere stradali e ferroviarie

1.6 Miglioramento della progettazione, esecuzione e controllo delle costruzioni, al fine di diminuire la vulnerabilità ed aumentare la loro resistenza in caso di eventi sismici

1.7 Miglioramento degli standard redazionali dei piani regolatori dei porti

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.

L’obiettivo riguardo il *miglioramento della qualità dei materiali da costruzione* rientra nel quadro dell’attuazione del Regolamento (UE) n. 305/2011, che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione. La nuova normativa, introdotta nell’ordinamento nazionale con il decreto legislativo n. 106/2017, è diretta a definire più compiutamente le procedure relative alle dichiarazioni di prestazione e marcatura CE di tali prodotti, per dare più incisive certezze sulla qualità dei materiali a livello armonizzato in tutta l’Unione, semplificando nel contempo dette procedure, in modo da ridurre anche i costi sostenuti dalle imprese, e responsabilizzando i fabbricanti circa le caratteristiche essenziali del prodotto che essi offrono sul mercato, in un contesto di trasparenza e di chiara ripartizione delle responsabilità. Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, attraverso il servizio tecnico centrale, ha un ruolo rilevante al riguardo e, insieme alle altre Amministrazioni competenti (Ministero dello sviluppo economico, Ministero dell’interno) svolge compiti di controllo sugli organismi notificati, ossia autorizzati a svolgere valutazioni e verifiche sulla costanza delle prestazioni dei prodotti, nonché di vigilanza sul mercato, oltre ad essere la sede di un apposito Comitato nazionale di coordinamento in materia. In tale contesto sono stati definiti tre documenti necessari che delineano i processi di qualificazione dei materiali cosiddetti innovativi, onde consentire la commercializzazione nel mercato comunitario.

Al fine di **migliorare la qualità della progettazione delle opere**, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato avvio all'attività di raccolta e sistemazione dei dati informativi contenuti nelle prescrizioni dei pareri emessi dallo stesso Consiglio Superiore nel biennio 2016-2017 in relazione ad opere stradali e ferroviarie. Sono state così raccolte in un unico documento l'insieme delle prescrizioni tecniche impartite in sede di esame dei progetti sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Lo scopo è quello di evidenziare le lacune dei progetti e le carenze di vigilanza da parte delle stazioni appaltanti e segnalare così ai soggetti che predispongono i progetti, gli scostamenti più significativi rilevati, con la finalità ultima di assicurare una più elevata qualità degli standard di progettazione per le future opere stradali e ferroviarie.

Riguardo la **sicurezza sismica negli edifici** si è provveduto alla redazione di “*Linee guida per la riduzione del rischio sismico degli edifici adibiti ad attività produttive*”. L'obiettivo si propone di redigere le linee guida per promuovere l'informazione e la formazione sui temi riguardanti la progettazione, l'esecuzione e il controllo degli interventi di riduzione del rischio sismico degli edifici adibiti ad attività produttive. Tale esigenza è emersa soprattutto da parte di progettisti ed operatori economici a seguito dei numerosi eventi sismici avvenuti nel territorio nazionale ed in particolare, del sisma che nel 2012 ha colpito i territori dell'Emilia Romagna, dove numerosi edifici dediti ad attività produttive hanno subito gravi danni. L'obiettivo ha lo scopo di proseguire e portare a compimento il delicato tema della protezione dell'ingente patrimonio edilizio, storico ed artistico disseminato sul territorio nazionale. In tal senso le linee guida completano il percorso di "valutazione e riduzione del rischio sismico" sul patrimonio edilizio delineato con linee guida già emanate negli anni precedenti.

Riguardo **gli standard redazionali dei piani regolatori dei porti**, il Ministero si attivato per un “*Monitoraggio sull'applicazione delle linee guida nella redazione dei piani regolatori di cui alla L. 84/94 come modificata dal D. Lgs 169/2016*”, con lo scopo di produrre un documento sintetico che attraverso la raccolta dei risultati del monitoraggio sull'applicazione delle linee guida nella redazione dei piani regolatori portuali, possa sensibilizzare i soggetti interessati sulla necessità di migliorare i contenuti tecnico-redazionali dei piani e delle loro varianti.

1.8 Salvaguardia della vita umana in mare e garantire la 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 2018 la primaria attività di ricerca e soccorso in mare è proseguita, senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km² di zona SAR italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per attività di soccorso straordinaria sostenuta in favore dei migranti. In ragione di ciò, le 3.614 missioni SAR e le 3.439 missioni VIFI (vigilanza flussi immigratori) effettuate dai mezzi navali hanno fatto totalizzare più di 238mila miglia nautiche percorse.

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

- 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 **292 giorni di disponibilità operativa** degli stessi, a fronte dei 287 giorni prefissati. Per la componente aerea ad ala fissa e rotante, invece, l'obiettivo prevedeva mediamente 330 giorni di servizio d'allarme h24 garantito, per assicurare la più ampia disponibilità e prontezza di intervento in caso di emergenze. Risultato raggiunto: **360 giorni di allarme h24 assicurati**.

Per mantenere una costante **preparazione professionale specialistica** del personale militare dedicato alle attività concernenti l'obiettivo strategico (Ricerca e soccorso – Sicurezza e antiterrorismo – Controllo, gestione e monitoraggio del traffico marittimo), si sono regolarmente svolti i previsti corsi formativi con la specializzazione di **896 militari** (programmati 707) 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 **7.727 missioni di addestramento** da parte dei mezzi navali che configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno (6.600).

Relativamente all'attività di coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo e per l'esercizio delle funzioni di ricerca e salvataggio in mare, il Corpo mantiene operativo un **assetto standard** che assicura l'immediato intervento di soccorso in mare, senza soluzione di continuità, nell'arco delle 24 ore giornaliere e per tutto l'anno. Tale assetto è così articolato:

- presso il Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto è attiva una "Centrale Operativa" che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (**I.M.R.C.C.** – *Italian Maritime Rescue Coordination Center*) quale organismo nazionale titolare della funzione;
- presso le quindici direzioni marittime, dislocate una in ogni Regione che affaccia sul mare e due in ciascuna isola maggiore, sono attivi i centri secondari di soccorso marittimo (**M.R.S.C.** – *Maritime Rescue Sub Center*) che coordinano le dipendenti unità costiere di guardia della rete SAR (*Search and Rescue*) h24;
- una **rete di guardia SAR** costantemente attiva 24 ore al giorno composta da **99 nodi** distribuiti sull'intero territorio nazionale che consentono di prestare soccorso, in tempi brevi, ad ogni mezzo che si trova in difficoltà all'interno dell'area nazionale di responsabilità SAR che si estende ben oltre le acque territoriali nazionali.

Tutto quanto sopra ha consentito di coordinare al meglio le numerose emergenze verificatesi ed in particolare, con riferimento all'obiettivo prefissato (strategico, specifico e di Note integrative), nel **92% dei casi** le operazioni sono state espletate con **l'intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera** (*target* prefissato: $\geq 80\%$) e solo **l'8%** hanno avuto una conduzione conclusasi con l'impiego di unità navali di altre amministrazioni o privati (*target* prefissato: $\leq 20\%$).



Dal punto di vista squisitamente operativo, esclusa l'attività inerente il fenomeno immigratorio di cui si tratterà successivamente, la gestione delle **sale operative** delle Capitanerie di porto e degli Uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C., ha riguardato:

- **3.512** operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- **3.789** missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali;
- **5.918** persone soccorse e/o assistite;
- **352** missioni per trasbordo di ammalati e traumatizzati;
- **1.651** unità da traffico, da pesca e da diporto soccorse/assistite;
- **98.611** miglia percorse dalle motovedette, per ricerca e soccorso;
- **492** ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R.;
- **383** operazioni di ricerca di dispersi in mare

- **229** recuperi di persone decedute in mare di cui: *20* in attività subacquea, *24* per sinistri marittimi, *70* per cadute accidentali in acqua o suicidi e *115* per balneazione.

Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso in mare), ai precedenti dati **si aggiungono** i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente **all'immigrazione clandestina**:

- **23.395** migranti soccorsi in mare;
- **25** recuperi di migranti deceduti in mare;
- **140.065** miglia percorse dalle unità navali;
- **850** ore di volo per vigilanza sui flussi immigratori;
- **2.229** missioni in mare dei mezzi navali;
- **5.624** controlli del personale a terra.

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.

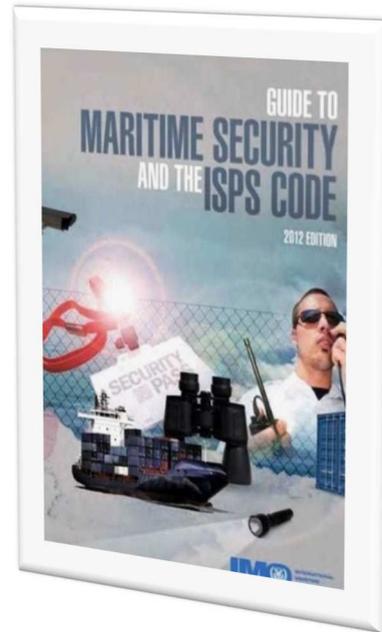
Iniziando dalla sicurezza intesa come *safety*, **le ispezioni e le visite al naviglio nazionale** ed ai loro documenti di bordo, sono state **64.154**, superiori al *target* prefissato (*57.900* ispezioni previste), con un indice di efficacia pari a 1,10. Ad essi si aggiungono altri *69.977* controlli eseguiti in porto per assicurare il miglior espletamento del traffico mercantile e *46.951* interventi per verificare la “marca di bordo libero” posta sulla murata delle navi, a garanzia della sufficiente riserva di galleggiabilità a seguito dei carichi imbarcati. Sotto l'aspetto tipicamente amministrativo, le **certificazioni e autorizzazioni** rilasciate, su istanza di parte, in materia di sicurezza della navigazione, risultano pari a **14.890**.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate **tutte le 718 navi straniere con Priority 1** approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). L'obiettivo riferito a tali unità prevedeva un numero di ispezioni pari al 95% delle navi approdate ma si è raggiunta la quota del 100%, con un indice di efficacia superiore ad 1. Altri controlli sono stati eseguiti pure sulle *3.505* navi straniere approdate con un indice di rischio inferiore (*Priority 2*). A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi **48** provvedimenti di “fermo nave” ed **un** provvedimento di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al relativo MoU (*Memorandum of Understanding*).

Tali numeri, abbastanza contenuti e in diminuzione rispetto al passato, dimostrano, oltre all'efficacia dei controlli, il maggior rispetto delle regole da parte delle compagnie di navigazione e, di conseguenza, un crescente livello di sicurezza nel trasporto marittimo. In proposito, **l'obiettivo specifico** inserito nel Piano della *performance* 2018-2020, avente come indicatore di impatto la previsione di una riduzione della percentuale di **Missed inspection dallo 0,6% allo 0,55%** - ossia della percentuale di navi non ancora ispezionate ma circolanti con gravi condizioni strutturali *sub standard*, rispetto a tutte le navi con *Priority 1* che approdano nei porti nazionali - è stato conseguito con una percentuale migliore, pari **allo 0,25%**.

Anche l'attività amministrativa finalizzata a dare seguito ed **attuazione alle normative** nazionali e comunitarie intervenute nel corso dell'anno in materia di sicurezza è stata particolarmente intensa. L'obiettivo prevedeva l'attuazione di tutte le nuove norme introdotte (100%). Di fatto, su cinque nuovi provvedimenti, uno non ha potuto avere attuazione nel corso del 2018. Si tratta del rinnovo del Decreto Dirigenziale n. 307/2015 che è subordinato all'emanazione di un Decreto Interministeriale che deve sostituire il vigente Decreto n. 266/2012 (Procedure di formazione ed autorizzazione all'imbarco di guardie giurate a bordo di unità nazionali in navigazione negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria). Tale D.I. non è stato emanato nel corso dell'esercizio e, pertanto, l'obiettivo risulta (*obtorto collo*) **parzialmente raggiunto (80%)**.

Anche le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata **ship security**, hanno continuato a coinvolgere il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai fini del rilascio della prevista certificazione. A fronte di un obiettivo che prevedeva di eseguire **1.320 ispezioni ai fini della security** a bordo della navi nazionali e di quelle straniere approdate nei porti italiani, in attuazione delle specifiche norme del Codice ISPS (*International Ship and Port facilities Security code*), ne sono state **effettuate 1.571**, con un indice di efficacia pari a **1,19**.



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 attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Nel dettaglio, sono stati eseguiti complessivamente **32.317 controlli** generici alle *port facilities* e **670 verifiche specifiche** sull'applicazione delle norme in materia che, in termini di efficacia, si avvicinano molto al *target* prefissato (698 verifiche).

Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo:

- **3.503 missioni** per controlli antiterrorismo eseguite dalle unità navali della Guardia costiera;
- **17.018 controlli a terra** su veicoli e passeggeri;
- **3.945 uscite in mare per vigilanza**
- **12.077 irregolarità riscontrate.**

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 sulle attività di sfruttamento delle risorse ittiche.



Per quel che concerne l'operatività dei sistemi di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo, nella sala monitoraggio della Centrale Operativa IMRCC sono allestite postazioni operative configurate per lo svolgimento delle attività di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo in grado di interagire con i vari

s sofisticati sistemi che compongono la piattaforma **VTMIS** (*Vessel Traffic Management and Information System*), tra i quali si citano:

- **LRIT** – (*Long Range Identification and Tracking*)
- **AIS** – (*Automatic Identification System*)
- **VTS** – (*Vessel Traffic Service*)
- **NAVTEX** – (*Navigational Text Warning*).

In particolare, con riferimento agli obiettivi sull'operatività dei Centri VTS e sulla disponibilità della rete AIS, si registrano i seguenti risultati:

- **l'operatività dei VTS** in *Full e Limited operational capability* non ha raggiunto il previsto 100%, ma si è **attestata al 96%** per serie di avarie e problematiche tecnico-organizzative verificatesi nel corso del terzo trimestre presso i Centri di Bari, Brindisi e Palermo e che si sono protratte anche per l'inizio del quarto trimestre;
- la **disponibilità oraria** annua della **rete AIS nazionale** e del server SSN (*SafeSeaNet*) che si prevedeva di garantire per il 99,8%, è stata invece **garantita al 100%**.

Per quanto concerne la **realizzazione dei 3 nuovi siti VTS**, in attuazione del contratto Rep. n. 3157/2005 e successivi atti aggiuntivi (seconda tranche), gli stessi sono stati ultimati conseguendo pienamente il risultato del **100%** programmato.

Anche nell'esercizio finanziario 2018 figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dal Ministro, quello concernente la **cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo**. Ciò, per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri. Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

La sicurezza del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dalla condivisione delle informazioni possedute da ciascun Paese contraente, come avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo, sotto l'egida dell'EMSA (*European Maritime Safety Agency*). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili e pescherecci superiori soggetti a SOLAS) tra i Paesi del bacino interessato e la stessa EMSA. Gli Stati coinvolti, oltre all'Italia, sono la Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse).

Gli obiettivi conferiti al Corpo nel 2018, di assicurare la disponibilità della rete per il 99,8% di ore annue e di garantire costantemente la gestione di tutte le informazioni provenienti dai paesi partecipanti, sono stati **conseguiti al 100%**. Nello specifico, attraverso i sistemi in questione, sono state gestite, in un anno, più di nove miliardi di informazioni (9.028.980.231).

Con riferimento agli ulteriori obiettivi di assicurare la presenza della Guardia costiera nei contesti internazionali di seguito riportati, si rappresenta che:

- sono stati fissati **10 lavori** in materia di sicurezza e soccorso in mare (esercitazioni congiunte, corsi formativi, *workshop* e *forum*) ai quali si è regolarmente partecipato: obiettivo conseguito al **100%**;
- sono stati organizzati **17 eventi** di cooperazione in ambito IMO, EU, EMSA WESTMED e Paris MOU con totale adesione da parte della Guardia costiera italiana: obiettivo conseguito al **100%**.

Riguardo alla **formazione del personale marittimo**, si pone in rilievo che:

- in relazione alle 32 richieste di riconoscimento quale Centro di formazione per il personale marittimo pervenute, sono state **ultimate le procedure per il 57%** delle stesse, con rilascio della prevista autorizzazione e superando il target prefissato (50%);
- in merito alle verifiche da eseguire sullo **svolgimento dei corsi** presso tutti i Centri autorizzati (64), si è proceduto, mediante ispezione, a verificarne 56, conseguendo parzialmente l'obiettivo con una percentuale dell'88%.

1.9 Controllare ed assicurare la 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 *azioni 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.

L'obiettivo operativo focalizza gli interventi posti in essere dai Comandi territoriali per:

- contrastare, in via preventiva e repressiva, gli abusi sul demanio marittimo;
- assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto;
- tutelare i bagnanti che affollano le coste italiane durante la stagione estiva.

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 eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni illecite, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti ed impianti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. L'attività, espletata principalmente nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò anche allo scopo di procedere alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.

I pertinenti dati di consuntivo, di seguito riportati, evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (138.800 controlli) - con un indice di efficacia da considerarsi pari a 1 - ed espongono i discendenti provvedimenti adottati:

- **138.272** controlli effettuati dal personale a terra;
- **405** notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria;
- **81** sequestri penali eseguiti;
- **672** illeciti amministrativi contestati.

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 (138.000 interventi di controllo) è stato ampiamente raggiunto con complessivi **149.555 interventi** ed un indice di efficacia pari a 1,08. L'attività ha prodotto **9.672 accertamenti di illecito** amministrativo per accessi non autorizzati e divieti di sosta.

Inoltre, guardando ancora alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano:

- **73** piani di sicurezza degli impianti portuali approvati;

- **61** valutazioni di sicurezza sugli stessi effettuate;
- **66** revisioni periodiche delle valutazioni;
- **394** esercitazioni di sicurezza degli impianti.

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

- **56.384** controlli effettuati in mare dalle motovedette, con **3.629** infrazioni rilevate;
- **60.068** controlli a terra eseguiti dal personale militare, con **2.182** infrazioni rilevate.

A seguito di tali interventi - peraltro svolti in piena sinergia con le altre forze operanti in mare, per non essere invasivi ma incisivi ed efficaci - sono state trasmesse **96 notizie di reato** all'Autorità giudiziaria ed eseguiti **92 sequestri penali** e **133 sequestri amministrativi**.

In materia di prevenzione, si è provveduto ad emanare/rivedere, a cura dei competenti Capi di compartimento e di circondario marittimo, le apposite ordinanze per disciplinare l'intero settore turistico-balneare, con un'azione successiva di controllo al fine di verificarne l'osservanza.

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

L'obiettivo stabilito per il 2018 (**115.100** controlli) è stato con grandi sforzi conseguito, per non disattendere le aspettative della collettività particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Il risultato raggiunto è di **116.457** controlli eseguiti. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- Come attività tecnico-operativa:
 - **1.471** unità da diporto soccorse/assistite;
 - **4.168** diportisti soccorsi/assistiti;
 - **157** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto.
- Come attività amministrativa:
 - **103** navi iscritte negli appositi registri e **37** cancellate;

- **891** unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e **1.416** cancellate;
- **24.139** candidati esaminati per il conseguimento di patente nautica;
- **13.514** patenti nautiche rilasciate;
- **31.169** istanze di aggiornamento di patenti nautiche presentate;
- **161** patenti revocate e **47** sospese.

Per ciò che concerne la tutela dei bagnanti, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata in ragione delle risorse avute in corso di esercizio. Si è preferito intensificare, soprattutto nei giorni di massimo afflusso, gli interventi delle motovedette negli specchi acquei più frequentati per la balneazione – al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare appositamente riservate – ridimensionando, piuttosto, i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare, anche in ragione delle sinergie nate dagli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni.

L'obiettivo che fissava **121.000** controlli sul litorale marittimo, è stato superato con complessivi **123.335** controlli eseguiti. Altri elementi di consuntivo sono i seguenti:

- **69.881** sopralluoghi sulle spiagge;
- **53.499** controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari ;
- **1.886** infrazioni rilevate dal personale navigante e **1.652** rilevate a terra;
- **3.198** illeciti amministrativi contestati;
- **94** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria e **18** sequestri penali eseguiti.

La particolare attenzione verso la balneazione è inoltre dimostrata dalla presenza del personale del Corpo nell'espletamento del consueto programma "**Mare sicuro**", giunto alla sua 28^a edizione.

Lanciato con conferenze stampa presso tutti i Compartimenti marittimi e attraverso la programmazione di spot radiofonici e televisivi, realizzati anche nelle versioni in lingua inglese e tedesca allo scopo di informare i tanti cittadini stranieri che scelgono i mari ed i principali laghi italiani per le proprie vacanze, ha visto impegnati circa **3.000** militari del Corpo in **310** presidi territoriali, oltre ai **300** mezzi navali dislocati lungo le coste del Paese e sui laghi di Garda e Maggiore.

L'obiettivo di note integrative, predisposto con riferimento alla tutela tanto del demanio marittimo quanto dei bagnanti (*target* prefissato **255.500**), è stato conseguito con il risultato di **261.607** controlli effettuati.

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 azioni di vigilanza, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) ed interventi di carattere repressivo verso scariche abusive, sversamenti di navi o scarichi in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.

La componente navale, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le altre amministrazioni, ha eseguito in mare la seguente attività, percorrendo **273.239** miglia nautiche:

- **20.705** missioni per vigilanza ambientale;
- **11.386** missioni per controlli antinquinamento;
- **5.249** missioni di controllo sulle riserve marine;
- **3.206** missioni per il monitoraggio delle acque.

La componente aerea, invece, ha eseguito **1.364** ore di volo per le seguenti missioni:

- **68** per controlli antinquinamento;
- **390** per vigilanza ambientale;
- **97** per la vigilanza sulle riserve marine;
- **12** per il monitoraggio delle acque.

Le squadre di personale a terra, infine, hanno effettuato **171.453** interventi per prevenzione e disinquinamento. I controlli complessivamente eseguiti (sia in mare che a terra, inclusa l'attività dei LAM) per la tutela ambientale sono stati **215.331**, superando abbondantemente il *target* prefissato di **180.000**. A seguito dello sforzo compiuto si rilevano i seguenti dati :

- **63** casi di grave/medio inquinamento;
- **184** casi di piccoli inquinamenti;
- **139** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- **39** sequestri penali eseguiti;
- **96** illeciti amministrativi contestati.

Per ciò che concerne il **patrimonio archeologico sommerso**, le missioni effettuate dalla componente navale per la vigilanza sui beni in questione sono state **2.049**, mentre i militari appartenenti ai **Nuclei subacquei** del Corpo hanno eseguito una serie di interventi che hanno condotto al rinvenimento di **21** reperti storici.

L'obiettivo prefissato di 8.300 missioni aeronavali a tutela delle riserve marine e dei siti archeologici sommersi non è stato possibile conseguirlo pienamente: nel complesso si registrano, infatti, **7.402** missioni. Ciò è dovuto alla maggiore

attenzione profusa verso la lotta agli inquinamenti marini, con particolare riguardo all'attività preventiva posta in essere per scongiurare situazioni di criticità. Con riferimento all'obiettivo di note integrative, dove si è fissato un unico *target* per la tutela ambientale ed archeologica (180.400 interventi), il risultato è decisamente positivo con **222.733** interventi eseguiti, grazie alle maggiori risorse rese disponibili a seguito di convenzioni con le competenti Direzioni generali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

In merito alla sorveglianza sullo sforzo di pesca e sulle attività economiche connesse, è istituito, presso la Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) che, nell'espletamento dei propri compiti, si avvale delle strutture periferiche presenti presso ciascuna delle 15 Direzioni marittime, denominate Centro di controllo area pesca (CCAP). Con l'entrata in vigore del nuovo regolamento "controlli" e delle disposizioni europee, oltre ai compiti di monitoraggio e contrasto alle attività illegali sull'intera filiera di pesca, il CCNP è stato individuato quale responsabile della tenuta del Registro nazionale delle infrazioni, dove confluiscono tutti gli illeciti commessi in materia di politica comune della pesca.

Nel 2018 gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, fisicamente eseguiti sia in mare che a terra, sono stati **118.906**. L'obiettivo prefissato di **108.000** controlli è stato, pertanto, ampiamente raggiunto e superato. I controlli eseguiti a terra da squadre di personale appositamente formato hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso.

I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci hanno riguardato, invece, l'utilizzo delle attrezzature da pesca consentite e la regolarità/validità delle autorizzazioni, dotazioni, equipaggiamenti ecc..

Nell'ambito della politica comune della pesca (PCP), l'Europa ha previsto la verifica delle attività della propria flotta attraverso la localizzazione satellitare e l'installazione, a bordo dei pescherecci, di specifici apparati di rilevazione della posizione denominati *blue box*. Per conformarsi alle disposizioni, l'Italia ha implementato un sistema nazionale di monitoraggio delle attività di pesca, denominato *S.C.P.* (Sistema Controllo Pesca), la cui gestione è stata affidata al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto nella sua veste di CCNP. La Centrale Operativa è stata identificata quale *Fishing Monitoring Center* e attraverso il *V.M.S.* (*Vessel Monitoring System*) ha monitorato la posizione dei pescherecci su specifico sistema grafico. In tale contesto sono stati effettuati **99.702** controlli da remoto sul corretto esercizio della pesca nelle zone di mare consentite.

In ragione di ciò, anche il *target* complessivo dei controlli pesca fissato sulle Note integrative al bilancio 2018 (almeno 189.900) è stato raggiunto, con **218.608 controlli** eseguiti. I risultati dell'attività complessivamente svolta sono di seguito riportati:

- **297.845** miglia nautiche percorse dai mezzi navali;
- **481** ore di volo effettuate dalla componente aerea;
- **390** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- **4.955** illeciti amministrativi contestati;
- **5.223** quintali di prodotti ittici e **5.338** attrezzi da pesca sequestrati.

Relativamente all'attività di **polizia marittima** posta in essere per la sicurezza e la tutela degli interessi dominicali, degli utenti del mare, dell'ambiente marino e delle sue risorse, sul Piano della performance 2018-2020 è stato individuato un indicatore di impatto che prevedeva - a seguito di tale attività - una diminuzione delle infrazioni commesse non inferiore allo 0,5%, rispetto al valore di riferimento considerato (62.400). A consuntivo, si è registrato un dato complessivo di **44.316** infrazioni commesse, per cui è stata realizzata una temporanea diminuzione del fenomeno pari al 30,5%. Si ritiene, ovviamente, che il dato tendenziale da valorizzare non possa essere riferito all'anzidetto confronto, bensì potrà essere assunto solo dopo una comparazione dei dati riferiti almeno ad un settennio.

Va da se, che i risultati positivi della complessa attività di polizia marittima sono stati conseguiti grazie alla professionalità ed elevata preparazione del personale militare che opera nei settori appena illustrati. Al riguardo, lo specifico programma d'azione che fissava di garantire l'adeguata formazione per 92 militari è stato oltremodo conseguito, riuscendo a far specializzare ben 119 unità di personale.

Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”

Obiettivi strategici correlati:

2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori

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*”.

La vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali per il miglioramento della mobilità sulle reti stradali è uno degli obiettivi che si è posto il Ministero, nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture finalizzate alla mobilità per facilitare l'accesso ai territori. E' stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario dei più importanti interventi.

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. Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori.

In cinque casi su dieci (interventi 1, 2, 4, 5 e 9) gli avanzamenti conseguiti sono stati superiori a quelli previsti (complessivamente è stata conseguita una produzione superiore a quella prevista del 14,55%), a differenza di altre cinque opere che invece risultano con avanzamenti inferiori a quelli previsti.. Complessivamente considerando tutti i dieci interventi, la produzione risulta inferiore dell'1,18%. Gli uffici competenti, durante il periodo di monitoraggio, hanno effettuato le visite ed ispezioni previste, per verificare l'avanzamento fisico delle opere e fornire delle proposte relative alla risoluzione delle criticità emerse.

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

Importi in milioni di euro											
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/17	Produzione stimata anno 2018	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/18	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/18	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 31/12/18 (consuntivo)
1	Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fonte vivo - Nogarole Rocca. Tibre. 1°lotto: Fonte vivo - Trecasali - Terre Verdiane.	253,30	69,00	55,80	124,80	49,27%	31,00	31,10	24,80	27,80	127,90
2	Autostrada A8 Milano - Varese. Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 1.	40,70	40,30	0,30	40,60	99,75%	0,20	1,00	0,10	0,70	42,00
3	Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1.	183,20	123,10	25,80	148,90	81,28%	12,90	13,40	12,90	12,30	148,80
4	Autostrada A4 Milano - Brescia. 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	35,90	21,60	57,50	49,57%	10,80	10,20	10,80	12,40	58,50
5	Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2.	302,50	59,20	78,60	137,80	45,55%	32,20	22,30	46,40	49,90	131,40
6	Autostrada A7 Serravalle - Genova. Adeguamento del Nodo di San Benigno. Lotto 2.	21,70	-	2,60	2,60	11,98%	-	0,80	2,60	1,20	2,00
7	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate).	76,60	71,60	2,50	74,10	96,74%	1,10	1,70	1,40	0,20	73,50
8	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2.	162,20	81,00	27,00	108,00	66,58%	13,50	12,60	13,50	4,50	98,10
9	Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano. Lotto di completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate.	44,50	-	17,00	17,00	38,20%	6,30	3,30	10,70	15,50	18,80
10	Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord.	93,40	17,10	25,00	42,10	45,07%	12,50	8,10	12,50	9,60	34,80
	Totale	1294,10	497,20	256,20	753,40	58,22%	120,5	104,50	135,70	134,10	735,80

Nel corso del 2018, è proseguita fattivamente l'attuazione del PON "Infrastrutture e Reti" 2014- 2020, che, nell'ambito del periodo di programmazione comunitario 2014-2020, costituisce il Programma Operativo Nazionale, finanziato con risorse del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, funzionale alle politiche di coesione e sviluppo economico e sociale nel settore dei trasporti in Italia.

Il Monitoraggio degli interventi finanziati dal Programma Operativo Nazionale infrastrutture e reti 2014-2020, tramite il Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co) che descrive la struttura, le funzioni e le procedure poste in essere dall'Autorità di Gestione e dall'Autorità di Certificazione per la gestione ed il controllo del *Programma Operativo Nazionale infrastrutture e reti*. In questo ambito si considera altamente strategica l'attività di sorveglianza del programma che avviene attraverso un puntuale monitoraggio finanziario, fisico e procedurale dei progetti. Lo scambio dei dati con il Sistema Nazionale di Monitoraggio avviene bimestralmente mediante il Sistema Informativo Locale di cui è dotata l'Autorità di gestione in conformità con le specifiche tecniche e di contenuto indicate nel protocollo Unico di Colloquio dell'IGRUE. L'obiettivo si riferisce alle attività di monitoraggio del Programma Operativo Nazionale infrastrutture e reti 2014-2020.

In conformità a quanto stabilito dal Si.Ge.Co dell'AdG, i rapporti tra la stessa e i Beneficiari devono essere regolati da apposite convenzioni che esplicitano diritti e obblighi delle parti e descrivono le procedure da seguire per la gestione dei progetti.

In riferimento al Programma attualmente sono state siglate complessivamente 26 Convenzioni con 8 Beneficiari. Gli uffici dell'AdG presidiano costantemente la sistematizzazione di tutta la documentazione necessaria alla trasmissione, per verifica e registrazione, delle convenzioni stipulate alla Corte dei Conti per i controlli di rito e per le eventuali istruttorie documentali.

Tra le suddette convenzioni, ad oggi 21 hanno già ricevuto la registrazione da parte della Corte dei Conti.

Sul versante della reportistica ufficiale sono stati elaborati e condivisi con le strutture responsabili i documenti previsti dal quadro di riferimento normativo nazionale e comunitario. A maggio 2018 è stata finalizzata la Relazione sull'avanzamento del PON *Infrastrutture e Reti 2014-2020*.

Nel corso del 2018, sono stati svolti 2 Comitati di Sorveglianza di competenza di quest'annualità: 27 giugno e 18 dicembre.

Oltre ai Comitati di sorveglianza, i momenti ufficiali di confronto sono rappresentati dagli incontri. Al riguardo, sono stati organizzati una serie di incontri partecipati oltre che dalla Commissione Europea, dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, che nell'anno 2018 hanno avuto luogo nelle date del 21 marzo, 27 settembre. Nel corso di tali incontri sono stati discussi gli aspetti relativi allo stato di attuazione del Programma (avanzamento finanziario, previsioni di spesa, previsioni domande di pagamento, avanzamento fisico e procedurale degli interventi ammessi a finanziamento, Grandi Progetti, attività di monitoraggio), l'aggiornamento sulle attività nell'ambito delle Aree Logistiche Integrate, del Piano di Monitoraggio Ambientale e del PRA, oltre che gli elementi connessi alla Revisione del PO, al Sistema Informativo e alla Comunicazione.

Nell'ambito delle attività di monitoraggio del programma si segnala il rispetto delle scadenze per la trasmissione dei dati di attuazione finanziaria, procedurale e fisica alla Banca dati unitaria dell'IGRUE.

Nel corso del 2018 sono state effettuate le attività per il monitoraggio ambientale VAS del Programma. Nel dettaglio, nel febbraio 2018 è stato adottato il Piano di Monitoraggio Ambientale quale strumento metodologico per la redazione dei report di monitoraggio da presentare nel Comitato di sorveglianza, documento nel quale sono fornite valutazioni in merito alla rispondenza degli effetti degli interventi del PON con gli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti nel Rapporto Ambientale VAS del PON. Nei mesi successivi sono stati svolti ulteriori incontri sia con i Beneficiari che con il Tavolo tecnico di Monitoraggio Ambientale della VAS del PON a cui partecipano, oltre al MIT, il MATTM in qualità di Autorità Ambientale, il MIBAC e l'Agenzia per la Coesione Territoriale. Sono state trasmesse le istanze di richieste dati sia ai Beneficiari che agli enti pubblici responsabili dei dati ambientali, dati funzionali alle elaborazioni necessarie per la redazione del report di monitoraggio.

Gli esiti delle elaborazioni tabellari e cartografiche effettuate dalla Task Force Ambiente sono stati preliminarmente sottoposti al Tavolo Tecnico per l'opportuna condivisione prima della presentazione in sede di Comitato di sorveglianza in data 18 dicembre.

Il Monitoraggio Ambientale è stato inoltre oggetto di specifico intervento della Task Force Ambiente nell'ambito dell'evento del Forum PA "Porte aperte all'innovazione- La politica di coesione per lo sviluppo del Sud" che si è tenuto a Palermo presso i Cantieri Culturali alla Zisa il 14 e 15 Novembre.

Occorre evidenziare l'apprezzabile avanzamento in termini di ammissione a finanziamento degli interventi a valere sul Programma: ad oggi, risultano ammessi interventi per un importo complessivo pari a 1,319 Mld Euro, a fronte della dotazione del PON, pari a 1,844, che risulta, quindi, saturata per il 72%.

Alla luce della dotazione ancora disponibile (circa 28%) è stato dato avvio a una ulteriore fase di raccolta di candidature, attraverso interlocuzioni bilaterali con i Beneficiari e l'imminente pubblicazione di avvisi di manifestazione d'interesse.

In particolare, gli interventi di cui è previsto il finanziamento nell'ambito del Programma si caratterizzano per la loro strategicità in termini di contributo al nuovo assetto che le Reti TEN-T hanno assunto a valle del Regolamento (UE) 1315/2013 e in particolare al completamento entro il 2030 della rete centrale.

Si consideri che il 2018 ha visto l'inoltro, a norma dell'art I 02.1 del Reg. (UE)1303/2013, delle richieste di co-finanziamento per 2 dei 3 Nuovi Grandi Progetti previsti dal Programma, che contribuiranno allo sviluppo dell'itinerario *Napoli-Bari*, del *Corridoio Scandinavia Mediterraneo*, come definito dal Reg (UE) 1316/2016.

Il 2018 è stato un anno chiave per il raggiungimento del primo target N+3, fissato per il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 a 291 milioni di Euro per l'annualità in corso. Raggiunto anche l'obiettivo di performance per l'attribuzione della riserva, nell'ambito dell'**Asse I**.

Nell'ambito del PON I&R è previsto, inoltre, il completamento delle seconde fasi di 6 Grandi Progetti (GP) avviati nel corso del periodo di programmazione 2007-2013, di cui 5 ferroviari e 1 portuale. Si tratta di progetti, finanziati a valere sul PON Reti e Mobilità 2007 - 2013 caratterizzati da elementi che non ne hanno consentito il completamento entro il 31.12.2015.

Nell'ambito del Programma è, inoltre, previsto il finanziamento di 3 nuovi Grandi Progetti, a titolarità del Beneficiario RFI: 2 lotti della Direttrice Napoli-Bari e 1 lotto della Direttrice Palermo- Messina-Catania.

In particolare, per il Grande Progetto "Itinerario NA-BA: Variante Napoli-Cancello" è stata già sottoscritta la Convenzione dell'intervento.

Sempre relativamente alle *reti stradali*, il Ministero si è impegnato nella *Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS*.

I rapporti tra l'ANAS, quale gestore della rete stradale e autostradale di diretta gestione e lo Stato, sono disciplinati dal Contratto di programma, parte "investimenti" e parte "servizi".

La parte "servizi" è dotata, a decorrere dal 2015, di nuovi indicatori di *performance* utili per monitorare i servizi resi dal gestore sulla qualità dei servizi offerti.

Così il Ministero ha avviato l'attività di vigilanza sui servizi resi attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma, relativamente ai servizi elencati nella tabella di seguito riportata, per individuare criticità ed elementi per migliorare la qualità dei servizi offerti.

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.

Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS		
Categoria Servizi	Servizi	
MONITORAGGIO, GESTIONE, VIGILANZA E INFOMOBILITA'	1.	Mantenimento ed aggiornamento del Catasto strade
	2.	Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte
	3.	Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale (accessi, pubblicità)
	4.	Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dati di traffico
	5.	Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dei dati di incidentalità
	6.	Infomobilità
	7.	Gestione incidenti e dei rapporti con gli organi di polizia stradale e soccorso
	8.	Gestione dei cantieri, delle emergenze e attività di Protezione Civile
MANUTENZIONE ORDINARIA	9.	Pavimentazione stradale
	10.	Segnaletica Orizzontale
	11.	Segnaletica Verticale
	12.	Impianti di Illuminazione
	13.	Impianti tecnologici
	14.	Barriere di sicurezza
	15.	Sfalcio erba e manutenzione verde
	16.	Pulizia Piano Viabile e pertinenze esterne alla carreggiata
MANUTENZIONE STRAORDINARIA DIFFUSA	17.	Gestione sgombro neve ed antigelo
	18.	Interventi sui Piani Viabili
	19.	Interventi sulle Barriere di sicurezza

PRIMA MACRO-CATEGORIA (Servizi 1-8)

MANTENIMENTO ED AGGIORNAMENTO DEL CATASTO STRADE SEGNALETICA ORIZZONTALE

Il servizio comprende le attività svolte da ANAS, al fine di garantire l'implementazione e la gestione del catasto stradale, la raccolta e la distribuzione dei dati relativi. In particolare, il sistema informativo contiene i dati di localizzazione geografica, lunghezza di tracciati, intersezioni con altre strade, larghezze stradali e presenza di ponti, viadotti e sottopassi, gallerie, sovrappassi, ecc. oltre ulteriori informazioni che riguardano gli impianti, arredi e dettagli.

Al riguardo si rileva come il lavoro attuato da ANAS per l'anno 2017 nell'ambito della "Manutenzione e aggiornamento Catasto strade" presenti la seguente criticità: il lavoro svolto si configura ad oggi, ancora, come uno strumento esclusivamente ad uso interno della società e non è condiviso né con gli uffici del Ministero né reso fruibile agli utenti per gli aspetti che maggiormente possono essere utili agli stessi.

GESTIONE E VIGILANZA DI PONTI, VIADOTTI E ALTRE OPERE D'ARTE

Il servizio comprende le attività svolte da Anas di sistematizzazione della conoscenza dello stato di conservazione di ponti e viadotti, mediante controlli periodici di tipo visivo e strumentale.

Nel corso dell'anno 2017 è stato predisposto, un servizio obbligatorio di Monitoraggio dei Ponti e Viadotti, un sistema "Bridge Management System" in grado di rappresentare lo stato complessivo di degrado della struttura attraverso il calcolo di un indicatore sintetico, definito come Indice di Degrado.

Il sistema è alimentato dalle ispezioni periodiche, dette "ricorrenti", che sono ispezioni di tipo visivo; nell'anno 2017 tale sistema è stato implementato anche per la gestione delle ispezioni principali ed approfondite, utili anche al fine della programmazione degli interventi di manutenzione.

Le ispezioni sono declinate per attività e con cadenza temporale secondo lo schema che segue:

Tipologia	Descrizione	Ispettore	Frequenza
<i>Ispezione Ricorrente</i>	Ispezione visiva, senza mezzi speciali, con controllo di: piano viabile, barriere di sicurezza e parapetti, elementi strutturali, appoggi, giunti, drenaggi, cedimenti del terreno, problemi in alveo, erosioni pile/spalle	Sorvegliante (approvata dal tecnico Capo Nucleo)	Trimestrale
<i>Ispezione Principale</i>	Ispezione visiva con uso di strumentazione per eventuali rilievi e prove non distruttive speditive	Tecnico del Capo Centro (o Ingegnere incaricato) con eventuale ausilio del sorvegliante	Annuale per le opere d'arte principali (opere con almeno una campata con luce \geq 30 metri) Su segnalazione derivante dalle ispezioni ricorrenti
<i>Ispezione Approfondita</i>	Ispezione visiva con uso di strumentazione e mezzi speciali, in accordo con quanto previsto nel Progetto di Ispezione e secondo le specifiche necessità di approfondimento	Ingegnere strutturista con squadra di tecnici ed eventuale personale con abilitazioni per specifiche attività	Su segnalazione derivante dalle ispezioni principali A seguito di eventi straordinari che richiedono l'utilizzo di strumentali e/o indagini speciali

I dati raccolti codificati in funzione della tipologia del difetto, del tipo e numero di elementi strutturali che lo presentano e della vulnerabilità intrinseca della struttura, vengono elaborati dal modulo di analisi del "Bridge Management System" che consente di definire un livello di priorità sugli interventi di manutenzione programmata.

Dalla disamina di della relazione per l'anno 2017 su "Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte" si sono rilevati una serie di aspetti critici legati alla tipologia delle ispezioni (visive), alla formazione del personale che svolge le ispezioni "ricorrenti", alle modalità di calcolo dei singoli indici e alla loro affidabilità nella determinazione delle priorità di intervento; la relazione descrive

inoltre sommariamente i 3 sistemi di monitoraggio mediante sensori, applicati al momento ancora a livello sperimentale, su alcune opere d'arte della rete Anas. In considerazione delle criticità riscontrate, e tenendo conto da una parte la necessità imprescindibile di definire una metodologia quanto più possibile affidabile per il monitoraggio dei ponti e la definizione delle priorità degli interventi sulle opere d'arte appartenenti alla rete Anas (circa 13.000 tra ponti e viadotti), dall'altra l'esigenza di approfondire il tema del monitoraggio dinamico delle opere, in linea con le esigenze concrete richieste dal patrimonio infrastrutturale esistente, sono state avviate diverse iniziative per chiarire diversi aspetti relativi alla procedura di vigilanza di ponti e viadotti, nonché ai sistemi di monitoraggio dinamico delle opere ed al fine di individuare adeguati correttivi volti superare prontamente le irregolarità evidenziate.

GESTIONE E VIGILANZA DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE (ACCESSI, PUBBLICITÀ)

Sorveglianza dell'infrastruttura effettuata tramite il personale presente sul territorio. Monitoraggio stato dei luoghi (rilascio autorizzazioni e concessioni, qualora ne sussistano i requisiti giuridici e di sicurezza), repressione dell'abusivismo. Report annuali al Ministero Concedente su accertamenti, rilascio provvedimenti, provvedimenti sanzionatori.

Per l'anno 2017 nell'ambito della "Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale" il Ministero, nel ribadire quanto già più volte detto in passato ad ANAS rileva l'obbligo da parte di quest'ultima nel:

- comunicare al MIT gli aggiornamenti delle procedure e le revisioni dei relativi applicativi
- (es. TeWeb) e/o l'introduzione degli strumenti sopra accennati (PEC, firma digitale, ecc). in un'ottica di continuo efficientamento aziendale;
- di proseguire nell'azione volta a contrastare il fenomeno dell'abusivismo rilevato nei settori di gestione e valorizzazione della rete di competenza, con particolare riguardo al censimento degli accessi di cui all'art. 55, comma 23-octies, della legge 27 dicembre 1997, n. 449;
- di fornire al MIT gli elementi salienti di un piano di riordino ai fini del comma precedente e delle azioni e dei risultati attesi nel futuro anche in un'ottica di sicurezza stradale.

RILEVAMENTO, ANALISI, ELABORAZIONE E DIFFUSIONE DATI DI TRAFFICO

La gestione del sistema telematico nazionale di rilevamento statistico del traffico e della relativa banca dati viene effettuata in modalità continuativa e riguarda l'aggiornamento dei dati statistici del traffico in termini principalmente di conteggio, classifica, velocità, ecc...

RILEVAMENTO, ANALISI, ELABORAZIONE E DIFFUSIONE DEI DATI DI INCIDENTALITÀ

Rilevamento dei dati relativi all'incidentalità con il contributo degli uffici preposti alla raccolta delle informazioni relative all'incidentalità nelle tratte di diretta gestione. Analisi ed elaborazione dei dati elementari anche ai fini di valutazioni sugli scostamenti rispetto ad obiettivi nazionali ed europei. Diffusione dei dati secondo una reportistica di sintesi, anche attraverso il proprio sito aziendale.

Nell'ambito della raccolta ed elaborazione dei dati sull'incidentalità per l'annualità 2017, l'impegno da parte di ANAS è di dare evidenza della presenza del Link istituzionale per visionare i dati d'incidentalità e della sommaria divisione tra sinistri con morti e con feriti. Sebbene, si vuole sottolineare che il dato incidentale ha, ancora, le seguenti criticità:

- dati incidentali non rapportati ai flussi di traffico,
- e non rispondenti in pieno a quanto prevede il D.Lgs 35/2011.

Tale Decreto per la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidentalità prevede che la stessa venga effettuata prioritariamente con riferimento agli incidenti mortali in relazione al flusso di traffico esistente, e solo successivamente, integrata dai dati relativi agli incidenti con solo feriti. Inoltre, non si ha evidenza di una associazione dei singoli incidenti rilevati ad una probabile causa allo scopo di individuare una possibile azione migliorativa, atta a ridurre la probabilità di un ripetersi dello stesso. Nella relazione non è stata inserita una elencazione per Regione dei Punti neri scaturiti dall'elaborazione dei dati di incidentalità, integrata dalle azioni previste da ANAS per la loro eliminazione. Il dato sulle possibili cause incidentali è, ancora, eccessivamente aggregato per gli scopi sopra citati.

INFOMOBILITÀ

L'attività svolta dalla rete di infomobilità consiste nella raccolta e diffusione di informazioni sulla percorribilità della rete stradale e autostradale in gestione e delle informazioni e organizzazione delle attività per la gestione di incidenti, eventi meteorologici, emergenze di rilevanza locale e nazionale e in generale di situazioni di pericolo per la viabilità. Il servizio infomobilità genera i flussi informativi necessari alla diffusione delle informazioni all'esterno, nonché all'attivazione delle organizzazioni di soccorso, polizia, emergenza e dello stesso personale ANAS per la gestione di situazioni complesse.

Sulla "Gestione dell'infomobilità" non vi sono particolari criticità è stato comunque chiesto all'ANAS, in un'ottica gestionale di miglioramento continuo dei servizi erogati agli utenti, di effettuare una attività di Customer Satisfaction che misuri la qualità percepita dagli utenti in tale ambito e di darne resoconto.

GESTIONE INCIDENTI E DEI RAPPORTI CON GLI ORGANI DI POLIZIA STRADALE E SOCCORSO

Specifiche intese quadro formalizzate tra ANAS-Organi di Polizia Stradale, al fine di migliorare i reciproci contributi, regolano, nelle varie fasi, soprattutto la preparazione ai piani esodo e alla c.d. "viabilità invernale"; la previsione a mezzo di appositi calendari circa la mobilità sulle strade e autostrade diffusa anche da "Viabilità Italia", porta il contributo dell'ANAS che partecipa con continuità al tavolo istituzionale quando convocato dal responsabile del coordinamento. Con riferimento al servizio di soccorso meccanico effettuato sulle autostrade in gestione da società autorizzate ai sensi della normativa vigente, ANAS rendiconta periodicamente sugli accertamenti eseguiti e sul rispetto dei parametri di servizio previsti dalle autorizzazioni medesime.

Il Ministero sulla base di quanto dichiarato da ANAS per l'annualità 2017 rileva la seguente criticità: in merito all'attività di soccorso meccanico, a fronte degli eventi gestiti, non si evince se siano state riscontrate criticità, quale il mancato rispetto dei tempi di intervento fissati dalle norme. Appare piuttosto superficiale il conteggio delle verifiche effettuate se a quest'ultime non si dia seguito esprimendo quali

criticità siano emerse. Questo Ministero propone, in un'ottica di miglioramento continuo, le seguenti:

- In merito alle attività di soccorso meccanico, comunicare le possibili criticità accorse e dettagliare, se presenti, quelle connesse al mancato rispetto dei tempi di intervento fissati dalla citata normativa.
- Effettuare, in un'ottica migliorativa, una attività di rilevamento della qualità percepita dall'utente nell'ambito dei servizi forniti. Comunicare a questo Ministero il numero di sopralluoghi effettuati presso le Officine erogatrici del soccorso meccanico, per l'anno indicando se questi hanno rilevato delle carenze in termine di mezzi e personale addetto al servizio.

GESTIONE DELLE EMERGENZE E ATTIVITÀ DI PROTEZIONE CIVILE

Per quanto attiene la gestione delle emergenze l'Unità Operativa di Coordinamento (U.O.C.), in caso o in previsione di eventi generanti stati di criticità della Rete Stradale ed Autostradale Nazionale, allorché allertata dalla Sala Operativa del Dipartimento della Protezione Civile Nazionale, attiva, per il superamento dello stato di emergenza, una serie di procedure realizzando un'interconnessione con gli Uffici Periferici dell'ANAS.

Il Ministero per l'annualità 2017, rileva l'impegno di ANAS nell'informare gli utenti della posizione dei cantieri confermando il migliorando dello standard di riferimento concordato già nell'annualità trascorsa.

SECONDA MACRO-CATEGORIA (Servizi 9-17)

Rientrano in questa macro categoria servizi finalizzati alla manutenzione ordinaria delle infrastrutture stradali, di diretta percezione e riscontro da parte dell'utente, numericamente rappresentabili tramite indicatori derivanti da misurazioni effettuate su campo.

Per ogni specifico servizio è prevista la valutazione della prestazione in condizioni di emergenza e/o in condizioni ordinarie e su differenti set di strade campione ed è necessario il calcolo di alcuni indicatori da confrontare con valori target da raggiungere. In accordo con Anas, gli uffici del Ministero competenti hanno richiesto la modifica della rendicontazione e del calcolo di alcuni parametri, in particolare l'aumento dell'indice di riferimento di alcuni parametri visti i buoni risultati ottenuti negli anni precedenti al fine di un continuo miglioramento del servizio offerto.

TabELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INDICATORI SECONDA MACRO CATEGORIA (servizi 9-17)

CONTRATTO DI PROGRAMMA ANNO 2017				
SERVIZIO	I Emer	I Manut	I Globale	I Soglia
1 Pavimentazione Stradale	0.91	0.89	0.89	0.80
2 Segnaletica Orizzontale	-	0.96	0.96	0.80
3 Segnaletica Verticale	0.97	0.96	0.96	0.80
4 Impianti Illuminazione	0.99	0.94	0.95	0.80
5 Impianti Tecnologici	0.92	-	0.92	0.80

6	Barriere Di Sicurezza	0.98	-	0.98	0.80
7	Sfalcio Erba E Manutenzione Verde	-	0.99	0.99	0.80
8	Pulizia Piano Viabile	1.00	-	1.00	0.80
9	Gestione Sgombro Neve E Antigelo	1.00	-	1.00	0.80

TERZA MACROCATEGORIA: MANUTENZIONE STRAORDINARIA DIFFUSA

Per tale macro-categoria si è presa visione delle relazioni relative allo stato d'avanzamento degli interventi atti a risolvere criticità puntuali. Si è condotta un'analisi sulla rispondenza tra le esigenze segnalate e gli interventi previsti.

Nel corso del 2018, il Ministero ha effettuato molte attività volte alla *promozione della mobilità ecosostenibile cicloturistica*. In particolare si è cercato di dare impulso alla progettazione e realizzazione di ciclovie turistiche.

L'articolo 1, comma 640, della legge di stabilità per il 2016 ha previsto lo stanziamento di specifiche risorse (complessivi 89 milioni di euro) per gli anni 2016, 2017 e 2018, per gli interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica. Con la legge di bilancio 2017 sono state stanziati ulteriori risorse, pari a 283 milioni di euro per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi, che con le modifiche apportate dall'art. 52 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 (convertito in legge con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96) sono diventati dieci percorsi prioritari:

1. Verona-Firenze (Ciclovie del Sole)
2. Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO)
3. da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese)
4. Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma (GRAB)
5. Ciclovie del Garda
6. Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia
7. Ciclovie della Sardegna
8. Ciclovie della Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia)
9. Ciclovie Tirreniche
10. Ciclovie Adriatiche.

Il comma 640 ha previsto, tra l'altro, la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni apposite e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina stanziando risorse economiche e disponendo che i progetti e gli interventi relativi alle ciclovie turistiche fossero individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e con il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti numero 517 del 29 novembre 2018, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, recante la "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche", consta di 8 articoli e 4 allegati.

La progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, individuate dalla normativa, si sviluppa a partire dalla stipula di un Protocollo di Intesa, che individua le azioni a carico delle amministrazioni coinvolte nel processo di realizzazione delle stesse (MIT, MIBAC, MiPAAFT, Regioni, Provincia autonoma di Trento e Roma capitale).

In conformità allo schema di Protocollo (Allegato 2 al decreto) dovranno essere nuovamente sottoscritti i Protocolli d'intesa già firmati, (*Ciclovie del Sole, Ciclovie VENTO, Ciclovie dell'acquedotto pugliese, GRAB di Roma, Ciclovie del Garda, Ciclovie Sardegna, Ciclovie Magna Grecia*) che annullano e sostituiscono i precedenti nella parte in cui non ha prodotto effetti.

Il decreto ripartisce l'importo del quadriennio 2016/2019, pari ad **euro 161.780.679,56**, in quote fisse secondo i seguenti parametri (Allegato 1 al decreto):

1. sulla base di quanto richiesto dalle Regioni, Provincia autonoma e Roma Capitale per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
2. quota fissa per la realizzazione del primo lotto funzionale per ciascuna regione della singola ciclovie;

La quota di risorse assegnata a ciascuna ciclovie è erogata a favore del soggetto capofila o dei singoli soggetti attuatori, con le seguenti modalità:

- entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del Protocollo d'intesa è erogata la quota relativa alla redazione del progetto di fattibilità;
- entro sessanta giorni dalla valutazione positiva del progetto di fattibilità tecnica ed economica da parte del Tavolo tecnico operativo, è erogata la prima quota relativa all'importo previsto per la realizzazione dei primi lotti funzionali, di cui all'Allegato 1, colonna C;
- entro sessanta giorni dalla valutazione positiva del progetto esecutivo dei primi lotti funzionali di ciascuna Regione, Provincia autonoma di Trento e Roma Capitale appartenenti alla singola ciclovie da parte del Tavolo tecnico è erogata la quota finale, di cui all'Allegato 1, colonna D;

Si precisa altresì che in sede di progetto di fattibilità tecnica ed economica è determinata la lunghezza complessiva dell'asse principale della ciclovie; nel contempo il decreto individua per ogni ciclovie l'inizio e la destinazione finale, nonché le regioni interessate dal percorso.

Per quanto concerne il cronoprogramma viene riportato nel Protocollo d'intesa il termine del 31.12.2020 per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica ed il 30.06.2022 per l'aggiudicazione della gara dei lavori relativa al primo lotto funzionale individuato nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, per ciascuna regione di ciascuna ciclovie.

Con successivo decreto si procede al riparto delle risorse delle ulteriori annualità 2020-2021-2022-2023-2024, finalizzate alla realizzazione di ulteriori lotti funzionali, sulla base di criteri qualitativi e quantitativi nonché della sussistenza ed entità dei cofinanziamenti.

La realizzazione degli interventi del sistema nazionale delle ciclovie turistiche deve comunque rispettare, ai fini dell'ammissione al finanziamento, i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione di cui all'Allegato 4, già allegato "A" della direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 luglio 2017 n. 375.

Procedura a parte riguarda il GRAB, il cui Protocollo è stato sottoscritto nel 2016 e i cui costi di progettazione e realizzazione della ciclovie ammontano ad euro

14.884.521,39, come stimato da Roma Capitale. Tale ciclovia è interamente finanziata con le risorse stanziare dall'articolo 1, comma 640, della L. 208/2015. Il decreto infine prevede la costituzione di un Tavolo permanente di Monitoraggio per la verifica del raggiungimento degli obiettivi.

2.2 Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione 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.

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 disponibili nei tre

anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2018 sono stati erogati circa 221 milioni di euro pari al 88,49% dei fondi.

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 disponibili nei tre anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2018 sono stati erogati circa 80 milioni di euro pari circa al 80,47% dei fondi, con un totale di interventi conclusi pari a 167, di cui 76 solo nel corso del 2018.

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 pari a 193 milioni di euro, alla fine del 2018 ne sono stati erogati circa 142 milioni, pari a 73,55%.

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 relativo 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 in legge n. 134 del 7 agosto 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.

Infatti alle 28 proposte di interventi è stata garantita la copertura finanziaria in parte con fondi nazionali ed in parte con fondi del PAC (Piano di Azione Coesione) ex zone franche urbane. Per i progetti selezionati è stato avviato l'iter procedurale per la concessione del finanziamento. Sono stati sottoscritti i 28 Contratti di Valorizzazione Urbana e le corrispondenti Convenzioni (atti regolarmente registrati

da parte degli organi di controllo), cinque dei quali a valere sul PAC. All'interno delle Convenzioni sono previste specifiche modalità di erogazione delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi, con la suddivisione percentuale delle somme da liquidarsi, a seguito di accertata esecuzione dell'attuazione delle opere (all'apertura dei cantieri con consegna lavori – alla maturazione di quote intermedie relative agli stati di avanzamento lavori – alla liquidazione finale a seguito dell'avvenuta approvazione dell'atto di collaudo).

Nel corso del 2018 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.

Ciò premesso si rappresenta che complessivamente, ad oggi, sono stati effettuati pagamenti a favore delle città, secondo le Convenzioni sottoscritte tra i singoli Comuni beneficiari ed il MIT, per un totale di euro **75.399.840,82** a valere sul Capitolo di bilancio 7365 "*Fondo per l'attuazione del Piano Nazionale per le Città*", sul quale risulta impegnato - ai sensi dell'art. 12, comma 6, del D.L. n. 83/2012- un importo complessivo di euro 224.000.000, nonché di euro 8.308.532,54 a valere sul PAC – Piano Città, a fronte di un finanziamento complessivo di euro 94.000.000, previsto dall'art. 3 del Decreto Dipartimentale prot. n.1105 dell'8.02.2013 quali risorse destinate dal Ministro per la coesione territoriale alle "*Zone franche urbane*".

Con particolare riferimento all'anno 2018, sono stati emessi, complessivamente, 30 decreti di pagamento, perfezionando favorevolmente tutte le richieste complete dei propedeutici e necessari documenti, trasmesse dai Comuni beneficiari – per un importo complessivo di euro 21.193.164,37: in particolare 23 decreti a valere sul capitolo 7365, per un importo complessivo di euro 16.334.631,83, ed i restanti 7 a valere sul PAC – Piano Città, per un importo complessivo di euro 4.858.532,54. Sia pur in presenza di difficoltà operative che le Stazioni appaltanti hanno manifestato, con particolare riferimento alle fasi relative alle procedure di gara e al successivo avvio dei lavori, i Comuni beneficiari hanno manifestato interesse nei confronti del "*Piano nazionale per le Città*" non solo per le risorse loro assegnate, ma anche per l'attuazione di finalità strategiche afferenti i piani di sviluppo urbano e la riqualificazione delle aree urbane degradate di rispettiva competenza.

Sono coinvolti nei progetti i seguenti comuni:

COMUNE DI ANCONA

C.V.U. 10257 del 27/11/2013 - Convenzione 10918 del 12/12/2013

a) Recupero del complesso monumentale della Mole Vanvitelliana

COMUNE DI BARI

C.V.U. 3458 del 07/05/2014 - Convenzione 5465 del 10/07/2015

a) riqualificazione del Lungomare Ovest e realizzazione di una pista ciclabile -

b) riqualificazione dell'asse di connessione di via Sparano tra la stazione centrale ed il porto

b1) variante in corso d'opera

b2) lavori supplementari

COMUNE DI BOLOGNA

C.V.U. 3647 del 14/05/2014 - Convenzione 7385 del 30/09/2014

- a) Riqualificazione e recupero pensilina ex Mercato e nuova costruzione Centro sociale di Quartiere
- b) Nuova edificazione blocco urbano abitativo G

COMUNE DI CAGLIARI

C.V.U. 4693 del 18/06/2014 - Convenzione 7242 del 30/09/2015

- a) riqualificazione e recupero dell'edilizia popolare del Borgo Vecchio
- b) 1° lotto funzionale della riqualificazione del canale di Terramaini
- c) riqualificazione del Padiglione Nervi

COMUNE DI EBOLI

C.V.U. 10181 del 26/11/2013 - Convenzione 10919 del 12/12/2013

- a) Riqualificazione del quartiere Molinello
- b) Costruzione di n.6 alloggi ERP nel rione Pescara
- c) Manutenzione straordinaria dell'ex scuola professionale
- d) Riqualificazione urbana SS 19 tratto Tavoliello – Epitaffio
- e) Costruzione rotatorie asse viario - SS 19 Epitaffio e Cimitero

COMUNE DI FIRENZE

C.V.U. 10986 del 16/12/2013 - Convenzione 11052 del 17/12/2013

- a) Nuovo Teatro dell'Opera – Completamento Corpo A – stralcio sala prove orchestra
- b) Piazza Giardino tra Viale Rosselli e Nuovo Teatro
- c) Sistemazione Urbana Porta a Prato - Ponte alla Vittoria (piazza Gaddi)
- d) Valorizzazione area ex discoteche
- e) Sicurezza idraulica area - sponde dell'Arno – lotto 1
- f) Sicurezza idraulica area - sponde dell'Arno – lotto 2
- g) Sicurezza idraulica area - completamento del collettore emissario di destra d'Arno
- h) Riqualificazione piazza Vittorio Veneto ed aree limitrofe

COMUNE DI FOLIGNO

C.V.U. 643 del 31/01/2014 - Convenzione 2686 del 4/04/2014

- a) Intervento 1 "Area Porta Todi":
- b1) Intervento 5 sub-lotto 2
- b2) Intervento 5 sub-lotto 5

COMUNE DI GENOVA

C.V.U. 1684 del 3/03/2014 - Convenzione 1981 del 12/03/2014

- a) Messa in sicurezza del bacino del Fereggiano

COMUNE DI L'AQUILA

C.V.U. 10987 del 16/12/2013 - Convenzione 11065 del 17/12/2013

- a) Riqualificazione dell'area di Piazza d'Armi

COMUNE DI LECCE

C.V.U. 1983 del 12/03/2014 - Convenzione 3091 del 17/04/2014

- a) Completamento del recupero dell'ex monastero degli Agostiniani
 - a2) *recupero e fruizione mura urbane - con economie*
 - a3) *variante specie arboree giardino/modifica sistemazioni esterne per ritrovamenti archeologici/rinforzo strutturale volte archivio - con economie*
- b) Realizzazione del Ponte su Via del Ninfeo
 - b2) *ripristino parete lapidea - con economie*
 - b3) *ulteriori opere messa in sicurezza muro cava - con economie*

COMUNE DI MATERA

C.V.U. 10203 del 26/11/2013 - Convenzione 10920 del 12/12/2013

- a1) Realizzazione di n. 8 alloggi di edilizia pubblica
- a2) Riqualificazione del Teatro-Biblioteca

- a3) Verde attrezzato e infrastrutture
- b) Ricostruzione della scuola di Via Bramante

COMUNE DI MILANO

C.V.U. 534 del 27/01/2014 - Convenzione 3092 del 17/04/2014

- a) Bonifica area Bovisa Gasometri Lotto 1A
- a1) Bonifica area Bovisa Gasometri Lotto 1B

COMUNE DI PAVIA

C.V.U. 10188 del 26/11/2013 - Convenzione 10921 del 12/12/2013

- a) Valorizzazione e Riqualificazione del Complesso Monumentale del Monastero di Santa Clara, ex Caserma Calchi, per la creazione di un Polo Culturale, Commerciale e Terziario:
di cui :
 - a 1) Restauro ala Nord, Est-SudEst, sistemazione corte e intonaci interni della chiesa delle monache - sede della Biblioteca Multimediale Bonetta
 - a 2) Restauro chiesa SudOvest e recupero parziale ala Sud, restauro facciate del chiostro interno, strutture fisse di completamento, sistemi di archiviazione e pareti attrezzate

COMUNE DI PIEVE EMANUELE

C.V.U. 201 del 13/01/2014 - Convenzione 1541 del 27/02/2014

- a) Centro Polifunzionale destinato a servizi pubblici ed attività socioculturali, sportive e sistemazione aree pubbliche esterne
- b) Completamento del collegamento ciclopedonale alla Fermata Ferroviaria
 - b1) lavori aggiuntivi con economie*
- c) Rotatoria logistica di accesso al comparto logistico
- d) Rotatoria FS di accesso alla Fermata Ferroviaria dalla Strada Provinciale n. 28
 - d1) lavori aggiuntivi con economie*

COMUNE DI POTENZA

C.V.U. 10159 del 25/11/2013 - Convenzione 10922 del 12/12/2013

- a) Realizzazione di n. 53 alloggi di edilizia residenziale pubblica nel settore 1.A.2.1
- b) Acquisto di n. 27 alloggi
- c) Realizzazione di un parco a servizio del quartiere di Bucaletto sulla collina nell'area nord del

COMUNE DI REGGIO EMILIA

C.V.U. 11066 del 17/12/2013 - Convenzione 595 del 22/01/2015

- a) riapertura, riqualificazione morfologica e riorganizzazione funzionale del braccio storico di viale Ramazzini
- b) riqualificazione e trasformazione di piazzale Europa nel centro fisico del Parco della Conoscenza-Innovazione-Creatività
- c) riqualificazione architettonica e funzionale del Capannone 18 nell'area delle ex Officine Meccaniche Reggiane
 - c1) variazione contrattale in aumento con economie ribasso*

COMUNE DI RIMINI

C.V.U. 10206 del 26/11/2013 - Convenzione 10972 del 13/12/2013

- a) Piano di salvaguardia della balneazione – DORSALE SUD - 1° stralcio:
- b) Piano salvaguardia della balneazione - vasca di laminazione ospedale Colonnella I
- c) Piano di salvaguardia della balneazione - DORSALE SUD - 2° stralcio **con economie**

COMUNE DI ROMA

C.V.U. 868 del 06/02/2014 - Convenzione 245 del 14/01/2015

- a) Centro eccellenza servizi diversamente abili
- b) Piazza e Giardino della Rambla
- c) Riqualificazione del Plesso Scolastico G. De Ruggero e Padiglione C
 - c1) Variante con economie*
- d) Recupero di edilizia pubblica non residenziale

- e) Bonifica ambientale e riqualificazione della scarpata frontale della Stazione Tiburtina
- f) Percorso ciclabile di collegamento del quartiere Pietralata con il Centro Direzionale Quintiliani e l'ospedale S. Pertini

COMUNE DI SETTIMO TORINESE

C.V.U. 2307 del 24/03/2014 - Convenzione 2333 del 25/03/2014

- a) Infrastrutture del lotto comunale di Laguna Verde – viabilità
- b) Riqualificazione di corso Piemonte - viabilità di scorrimento

COMUNE DI TORINO

C.V.U. 1686 del 03/03/2014 - Convenzione 3645 del 14/05/2014

- a) Nuovo Accesso veicolare al quartiere Falchera
- b) Smart Energy – Houses residenze Falchera Nuova
- c) Parco dei Laghetti Falchera
- d) *Intervento di manutenzione straordinaria per il ripristino della funzionalità degli edifici scolastici dell'area Nord – via degli Abeti, 13* **con economie**
- a1) *Opere e lavori strettamente connessi alla viabilità del Cavalcavia* **con economie**
- b1) *Ulteriori Opere connesse all'intervento principale Laghetti Falchera* **con economie**

COMUNE DI TRIESTE

C.V.U. 10283 del 26/11/2013 - Convenzione 10923 del 12/12/2013

- a) Riqualificazione dell'ex caserma "Beleno"
- b) Riqualificazione della ex caserma "Duca delle Puglie"

COMUNE DI VENEZIA

C.V.U. 10978 del 13/12/2013 - Convenzione 11179 del 19/12/2013

- a) Mestre Centro - Riapertura fiume Marzenego Riviera XX Settembre, via Verdi e via Rosa
- b) Mestre Centro - Ristrutturazione Foresteria Villa Erizzo e realizzazione nuova biblioteca
- c) Marghera – Efficientamento energetico edilizia sociale

COMUNE DI VERONA

C.V.U. 202 del 13/01/2014 - Convenzione 6015 del 28/07/2014

- a) Riqualificazione edificio via Monreale, 2-4-6-8
- b) Riqualificazione edificio via A. Spagnolo 2-4
- c) Riqualificazione dell'intero complesso residenziale SAVAL - isolato 6 - Via Faliero 3/A-3/B – Via Dandolo 2/A-2/B – Via Maddalena 2/A-2/B
- d) Riqualificazione edificio Via D. Caprioli 5 (ex Puglie 7/G)
- e) Riqualificazione dell'intero complesso residenziale di Via Tunisi 1-3, 5-7, 9-11
- f) Riqualificazione dell'edificio Stradone S. Lucia, 47-47/A - Casa M. Zadra

COMUNE DI CATANIA

C.V.U. 1683 del 03/03/2014 - Convenzione 3884 del 21/05/2014

- a) Riqualificazione edificio di viale Moncada, 3 per complessivi 96 alloggi e relativi servizi
- b) Opere di urbanizzazione nel quartiere Moncada - Spina Verde

COMUNE DI ERICE

C.V.U. 7080 del 19/09/2014 - Convenzione 3347 del 30/04/2015

- a) Riqualificazione urbana della strada litoranea Lungomare Dante Alighieri con opere di arredo e verde urbano in località S. Giuliano
- b) Riqualificazione della via dei Pescatori fino alla via Lido di Venere
- c) Manutenzione straordinaria di 56 alloggi popolari e relative opere di sistemazione delle aree del rione S. Giuliano

COMUNE DI LAMEZIA TERME

C.V.U. 1982 del 12/03/2014 - Convenzione 5340 del 07/07/2014

Progetto SA.R.A. "Savutano, rigenerazione e animazione"

COMUNE DI NAPOLI

C.V.U. 1685 del 03/03/2014 - Convenzione 7143 del 28/09/2015

Restauro degli edifici di archeologia industriale ex Corradini a San Giovanni a Teduccio

COMUNE DI TARANTO

C.V.U. 1687 del 03/03/2014 - Convenzione 3093 del 17/04/2014

- a) Bonifica dei suoli per annullare il rischio sanitario - aree sottoprogetti 1, 2 e 3 - quartiere Tamburi
- b) Sottoprogetto 1 - Foresta Urbana Phitoremiation (zona nord)
- c) Realizzazione di housing sociale per la costruzione di 154 alloggi

A seguito di un'accurata valutazione in merito allo stato di avanzamento degli interventi si è rilevato che lo stato di avanzamento, fisico e finanziario degli interventi in totale è circa del 37%. Attualmente, i Comuni di Cagliari, Lamezia Terme, L'Aquila e Napoli non hanno ancora avviato i lavori relativi agli interventi oggetto delle Convenzioni, i Comuni di Bari, Bologna, Firenze, Foligno, Matera, Milano, Pavia, Potenza, Reggio Emilia, Roma, Taranto e Verona non hanno avviato buona parte degli interventi previsti in Convenzione, mentre i restanti Comuni di Ancona, Catania, Eboli, Erice, Genova, Lecce, Pieve Emanuele, Rimini, Settimo Torinese, Torino, Trieste e Venezia, seppur con qualche ritardo, hanno avviato, per la maggior parte degli interventi previsti nelle Convenzioni, i relativi lavori e li stanno portando a compimento o, comunque, hanno fornito idonee giustificazioni sui ritardi maturati.

Infine, per i Comuni più virtuosi, si continuerà a verificare il rispetto dei tempi previsti nei cronoprogrammi con l'obiettivo di garantire una celere conclusione degli interventi previsti nelle Convenzioni sottoscritte e di quelli, eventualmente, da realizzare attraverso l'utilizzo delle somme derivanti dai ribassi d'asta e dalle economie relative agli interventi conclusi.

Al fine di procedere alla risoluzione delle criticità emerse, è stata presentata in sede parlamentare una specifica modifica normativa ed a porre in essere, secondo le modalità previste in seno all'art. 13 delle Convenzioni sottoscritte, le azioni necessarie a promuovere la conclusione dei lavori. Tra queste, si ritiene imprescindibile un coinvolgimento della Cabina di Regia - istituita ai sensi dell'art. 12 della L. 134/12 e rispetto alla quale si sta effettuando una ricognizione dei componenti, finalizzata ad un'apposita convocazione della medesima, al fine di valutare, in sede collegiale, le azioni da intraprendere a salvaguardia di un efficace utilizzo dei finanziamenti pubblici stanziati.

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 4.864 su un totale di 4.990 (97,47%) e per la *linea B*), a 4.017 su un totale di 13.165 (30,51%). Alla data del 31 dicembre 2018 sono stati ultimati complessivamente 8.881 alloggi a fronte di 18.155 (48,92%) oggetto di provvedimento di concessione di finanziamento.

Il decreto del 2018 di riparto delle risorse tra le Regioni di 321,11 milioni di euro per l'attuazione del programma di recupero e razionalizzazione di immobili ed alloggi di edilizia residenziale pubblica, rispetto al passato fissa nuovi criteri per la ripartizione e tempi certi per la realizzazione degli interventi. Viene previsto, infatti, che i Comuni debbano avviare i lavori finanziati entro un anno dalla concessione del contributo da parte della Regione ed ultimarli entro due anni. Viene inoltre introdotto un criterio di premialità che consentirà di assegnare alle Regioni più virtuose le risorse revocate a quegli enti che, al contrario, non dovessero rispettare le tempistiche di realizzazione dei lavori. Dimostrando grande senso di responsabilità e di vicinanza alla città di Genova, le Regioni hanno creato, infine, un fondo di solidarietà in cui far confluire il 2% dei fondi loro spettanti, così da aumentare di 6 milioni di euro le risorse da erogare alla Liguria, per ridurre il disagio abitativo conseguente al tragico crollo del ponte Morandi.

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.

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

Obiettivi strategici correlati:

3.1 Estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati alla attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci (cura del ferro)

Tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”, ai programmi 13.2 “Autotrasporto ed intermodalità” e 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” e per gli interventi prioritari per la cosiddetta cura del ferro.

Uno degli strumenti introdotti dal legislatore per la cosiddetta cura del ferro, è la misura denominata “**Ferrobonus**”. Con la legge di stabilità 2016 (art. 1, comma 648 - 649 della legge n. 208/2015) si è previsto lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine e destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell’Unione Europea o dello spazio economico europeo.

A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere autorizzata quota parte delle risorse di cui all’art. 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Successivamente l’art. 15, comma 2, *lett. a*) e relativo allegato del decreto legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 dicembre 2016, n. 225, ha ridotto la dotazione finanziaria con il taglio dell’intero stanziamento previsto per l’anno 2016 (20 milioni di euro), a cui è seguita un’ulteriore decurtazione pari ad euro 823.015 operata con l’articolo 66, comma 5 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50.

La Commissione europea ha autorizzato l’incentivo con Decisione n. C(2016)8459 del 19 dicembre 2016. Acquisito il concerto del MEF è stato perfezionato il regolamento “**Ferrobonus**” 14 luglio 2017, n. 125 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 190 del 16 agosto 2017). Con decreto dirigenziale 17 agosto 2017 n. 89 sono state dettate le disposizioni attuative.

Dopo l’emanazione dei regolamenti che definiscono le modalità e le procedure per l’attuazione degli interventi, la commisurazione dei contributi e l’individuazione dei beneficiari, alla luce dei vincoli dell’ordinamento comunitario, i fondi stanziati devono essere erogati ai beneficiari.

Modalità operative

Al “bando” possono partecipare le imprese e gli operatori del trasporto combinato, con sede nell’ambito dello Spazio economico europeo che commissionino servizi di trasporto intermodale e/o trasbordato con treni completi attraverso contratti di servizi ferroviari per trasporto intermodale e trasbordato. L’accesso ai benefici non viene disposto a seguito di valutazione comparativa, per modo che non si dà luogo alla formazione di una graduatoria, ma più propriamente alla redazione di un mero elenco di soggetti ammessi al beneficio. E’ previsto un meccanismo di ribaltamento del contributo nelle tariffe praticate alla clientela; in particolare con riferimento agli operatori del trasporto combinato (MTO) - che effettuano la scelta modale per i loro

clienti - si è ritenuto corretto obbligare tali beneficiari a ribaltare alla clientela parte dei contributi ricevuti, in ottemperanza al dettato del punto 110 della citata Comunicazione della Commissione sulle Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie del 22.7.2008. L'erogazione dei contributi è soggetta ad un meccanismo di rendicontazione a consuntivo annuale, attraverso l'esame della documentazione indicata nello schema di provvedimento regolamentare, che deve essere presentata da parte dei destinatari del contributo.

L'importo massimo del contributo è comunque fissato in 2,5 euro per treno/km: ai fini della relativa quantificazione non si considerano i treni con percorrenza complessiva inferiore a 150 km, ad eccezione dei servizi di trasporto ferroviario intermodale di raccordo effettuati tra un porto e un interporto.

Il regolamento demanda l'espletamento degli adempimenti tecnici e amministrativi riguardanti la gestione operativa, l'istruttoria delle domande, nonché l'esecuzione dei monitoraggi e dei controlli al Soggetto gestore (R.A.M. S.P.A.), quale società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolgerà le suddette funzioni conformemente ad apposito Accordo di servizio stipulato fra il Ministero e la stessa R.A.M.

Sono state ammesse al finanziamento le 74 istanze presentate; sulla base di una prima stima il contributo spettante ammonterebbe a € 0,89 a treno *km per la prima annualità (31 agosto 2017-30 agosto 2018) e ad € 1,63 a treno*km per la seconda annualità (31 agosto 2018-30 agosto 2019). La società RAM ha reso disponibili alcuni format e indicazioni utili ai fini della corretta compilazione della rendicontazione il cui termine di presentazione è scaduto il 31 ottobre 2018.

Nel mese di novembre u.s. la società RAM Spa ha presentato le conclusioni dell'istruttoria condotta sulle istanze pervenute e in data 6 dicembre 2018 è stato predisposto il decreto direttoriale n. 156 di pagamento delle 57 imprese risultate ammissibili ai benefici per un importo complessivo di € 17.594.175,73.

Sulla base della rendicontazione presentata dalla società RAM il contributo erogato per treno chilometro relativo alla prima annualità (31 agosto 2017-30 agosto 2018) ammonta ad € 0,687 su base nazionale.

Nel contempo si sono perfezionati anche gli accordi con le regioni Liguria Lombardia e Piemonte ai sensi dell'articolo 3 del Regolamento n. 123 del 14 luglio 2017 e si è provveduto all'invio alle Regioni della documentazione relativa ai fini del pagamento dei contributi.

Un importante obiettivo, che si è posto il Ministero è quello relativo al ***monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio.***

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitora trimestrale i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2017-2026 e previsti nel Contratto sottoscritto da MIT - MEF - Trenitalia Spa. Sono servizi di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza a cui lo Stato contribuisce e pertanto il Ministero verifica di specifici indicatori:

- qualità del servizio erogata

- a. puntualità entro i 30',
- b. puntualità entro i 60',
- c. regolarità e pulizia)
- qualità percepita dagli utenti
 - a. pulizia e condizioni igieniche del treno,
 - b. confort del treno,
 - c. security,
 - d. viaggio nel complesso.

La suddetta attività, nell'assicurare il miglioramento del livello di qualità dei servizi di trasporto passeggeri, mira a favorire ed incentivare l'utilizzo di tale modalità di trasporto da parte dell'utenza.

RISULTATI QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO

a) puntualità entro i 30'.

Gli indici di puntualità riportati mostrano un decremento nei primi tre trimestri dell'anno in quanto il valore passa da 95,1 a 90,1; nel quarto trimestre si registra un lieve recupero in quanto l'indice risale a 91,3, attestandosi ad un valore consuntivato per l'anno 2018 di 92,2 a fronte di un valore obiettivo atteso di 93,9.

Il valore consuntivato per l'anno 2017 è stato di 95,7.

b) puntualità entro i 60'

Analogamente per tale indice si registra un andamento decrescente nei primi tre trimestri dell'anno con un lieve recupero negli ultimi tre mesi.

Anche in questo caso il valore consuntivato per l'anno 2018 è inferiore all'obiettivo atteso riportando un valore di 96,8 a fronte di 97,9.

Il valore consuntivato per l'anno 2017 è stato di 98,4.

Nel dettaglio della puntualità si osserva che si registrano significativi incrementi nei treni con ritardo superiore a 30 minuti che passano, complessivamente, da 1820 a 3349 e in quelli con ritardo superiore a 60 minuti rispettivamente da 675 nel 2017 a 1402 nel 2018. 4

c) regolarità

Il valore di regolarità misura in termini percentuali, il rapporto fra la somma dei treni soppressi, quelli limitati e quelli giunti con ritardo superiore a 2 ore ed il numero dei treni programmati. Il valore consuntivato per il 2018 è di 98,6 rispetto al valore obiettivo atteso di 99,1. Il valore consuntivato per l'anno 2017 è stato di 99,2.

Nel dettaglio della regolarità si rileva che i treni soppressi sono passati da 26 nello scorso anno a 64 nel 2018 e che analogamente quelli limitati sono incrementati da un valore di 119 a 152; per tali due cause i dati si riferiscono alle anomalie di circolazione imputabili a cause FS.

Per quanto riguarda i treni con ritardo superiore a 120 minuti a fronte di 182 eventi registrati nel 2017, il 2018 riporta un valore di 396 treni.

- **regolarità per direttrice di traffico**

Per quanto riguarda l'analisi della puntualità entro i 30 minuti le direttrici che riportano i valori più bassi sono la Sicilia-Milano (83,58%), la Sicilia Roma (87,54%) e la Roma-Puglia (86,54%); per tutte le altre direttrici i valori di puntualità entro i 30 minuti sono superiori al 90%, con un valore massimo di 96,74% sulla Tirrenica Nord SU. Nel 2017 le direttrici a maggiore criticità riportavano comunque valori superiori a quelli del corrente anno nello specifico la Sicilia/Roma si attestava su un valore di 94,57 a fronte del 87,54 attuale; la Sicilia/Milano riportava un dato di 92,80% che è diminuito a 83,58%; la RM/Puglia è passata da 91,14% a 86,54% la Tirrenica SUD riporta un decremento da 95,31% a 90,06%. Si è dunque registrato comunque un decremento nel 2018 del valore rendicontato della regolarità di traffico, rispetto a quello programmato.

- **frequentazioni**

In merito alle frequentazioni i dati rendicontati riportano per il 2018 seppur minimi ma costanti incrementi del valore dei treni Km per singolo trimestre, a fronte dei quali però risulta un decremento, nel raffronto dei valori per trimestri di corrispondenza fra il 2017 ed il 2018, sia nel numero dei viaggiatori km che del carico medio e del tasso di riempimento, con unica eccezione, per quest'ultimo dato, del terzo trimestre, in aumento del 2% nel 2018.

d) pulizia

Il valore pulizia consuntivato, con riferimento alla QME del 2018, risulta di 85,2 a fronte di un valore obiettivo atteso di 85. Il valore consuntivato per l'anno 2017 era stato di 86,43. Il rapporto fra i dati 2017 e 2018 dei quattro parametri che concorrono a determinare il valore di bonus/malus per l'anno in corso risulta sintetizzato nella tabella seguente:

RISULTATI DI QUALITÀ PERCEPITA DAGLI UTENTI

La qualità percepita dalla clientela è rilevata da un istituto di ricerca incaricato da Trenitalia, secondo una metodologia di rilevazione di percentuale del livello di soddisfazione dei seguenti quattro indicatori:

- a) -pulizia e condizioni igieniche del treno;
- b) -comfort del treno;
- c) -security;
- d) -viaggio nel complesso.

I dati sono rilevati sulla base di indagini bimestrali eseguita su un campione di viaggiatori con età superiore ai 14 anni. La ricerca è articolata in due fasi:

1. -interviste realizzate in stazione precedentemente la partenza del treno;
2. -interviste telefoniche effettuate entro due/tre giorni successivi.

I valori dei quattro indicatori concorrono alla determinazione di un parametro, che incide sulla formula di incremento tariffario.

Per quanto riguarda singolarmente le predette quattro variabili si rappresenta quanto segue.

e) pulizia e condizioni igieniche del treno

La variabile misura la pulizia complessiva del treno, tenendo conto della pulizia degli spazi interni dello scompartimento o della carrozza, della pulizia esterna del treno e della pulizia della toilette se utilizzata.

Il valore raggiunto nell'anno 2018 è di 81,5 a fronte del valore obiettivo atteso di 84,2, in decremento di un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

L'indicatore ha avuto un trend altalenante nei diversi trimestri dell'anno, toccando un valore minimo di 80,4 alla rilevazione del 4° trimestre.

f) comfort del treno

La variabile misura il livello complessivo del comfort offerto dal treno, tenendo conto della comodità del posto, della climatizzazione, silenziosità ed illuminazione della carrozza, della funzionalità e dello spazio per la sistemazione dei bagagli e dotazione delle toilette se utilizzate. L'indicatore consuntivato per il 2018 riporta un valore di 85,2, inferiore di 2,3 punti percentuali rispetto al valore obiettivo atteso, e minore di 1,8 punti percentuali rispetto al valore del precedente anno.

g) security

La variabile misura il livello di sicurezza garantito al viaggiatore ed ai suoi beni contro il rischio di furti, aggressioni o molestie varie.

Il valore consuntivato per l'anno in riferimento è 86,6 a fronte del valore obiettivo atteso di 87,4. Nel 2017 il valore consuntivato era stato pari a 86,9.

h) viaggio nel complesso

La variabile misura la soddisfazione complessiva del viaggio, tenendo conto della valutazione di tutte le fasi del viaggio: preparazione del viaggio, afflusso in stazione, permanenza in stazione, permanenza a bordo treno, deflusso dalla stazione di arrivo. Il parametro rendicontato per il 2018 evidenzia un scostamento negativo di 2,5 punti percentuali rispetto al valore atteso ed inferiore di 2 punti rispetto al valore del precedente anno. Dopo un trend costantemente decrescente nei primi tre trimestri, il valore ha assunto un andamento in crescita negli ultimi tre mesi del 2018.

L'attività ispettiva del Ministero

Nel corso del 2018 sono state effettuate complessivamente 90 ispezioni sui treni, tutte con convoglio in viaggio. Le ispezioni, incrementate rispetto a quelle effettuate nello scorso anno, sono state effettuate su tratte in arrivo/partenza da Roma. La mancanza di disponibilità finanziaria infatti non rende possibile la predisposizione di un piano più articolato che consenta di estendere l'attività all'intero territorio nazionale, fermo restando che comunque le risorse umane del Ministero risentono di una carenza numerica che in alcun caso consentirebbe un controllo capillare.

Con riguardo alla procedura per l'applicazione delle riduzioni di corrispettivo dovute alle interruzioni ed alle variazioni dei servizi ferroviari ed al calcolo delle penali ed incentivi, relativamente al 2017 è stato rilevato quanto segue.

Per quanto riguarda le riduzioni di corrispettivo, ai sensi dell'articolo 8 comma 5, per eventi non imputabili alla Società, poiché nel corso del 2017, per i 144 eventi nei

quali si è verificata un'interruzione o una variazione del servizio ferroviario è stato comunicato che si è sempre provveduto ad erogare il servizio sostitutivo, non è stata applicata alcuna riduzione.

In ordine all'ipotesi di riduzione del corrispettivo ex articolo 8.6, eventi imputabili alla Società, nel corso dell'anno sono occorsi 124 eventi per i quali si è sempre erogato il servizio sostitutivo, per cui è stata applicata la decurtazione in forma ridotta così come previsto. L'ammontare della decurtazione, così determinato, è risultato pari ad € 208.461,60.

Relativamente alla applicazione delle penali per le interruzioni e le variazioni dei servizi dipendenti da eventi imputabili all'impresa ferroviaria, si è provveduto al calcolo tenendo conto della riduzione prevista per il caso della erogazione del servizio sostitutivo. L'importo della penale così determinato è risultato di € 248.000.000.

Per quanto riguarda l'applicazione del sistema di "penali ed incentivi" legato al raggiungimento degli obiettivi della qualità erogata di cui all'allegato 5 del contratto per l'anno 2017 i valori consuntivati sono risultati in tutti e quattro i casi superiori ai valori attesi. In conseguenza si è determinato un bonus premiale complessivamente pari a € 2.054.457.74.

Con riferimento al *settore ferroviario*, le attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI hanno come finalità quella dello *sviluppo delle infrastrutture e degli impianti tecnologici delle reti ferroviarie*. Il monitoraggio fisico e finanziario delle opere riportate nella tabella sottostante, ha evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni. La produzione complessiva effettivamente realizzata risulta superiore rispetto agli obiettivi prefissati ad inizio anno con un incremento di 106,7 milioni di euro, pari ad un incremento del 24% circa rispetto alle previsioni.

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:

- **Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara.** L'intervento ha evidenziato ritardi soprattutto nel primo semestre di osservazione:

Effettuato il riallineamento a sistema della produzione, i ritardi nelle contabilizzazioni sono stati in parte recuperati nel secondo periodo. Resta un lieve decremento della produzione complessiva le cui cause saranno approfondite.

- **Raddoppio Lunghezza – Guidonia.** La minore produzione ha riguardato entrambi i semestri di osservazione.

La minore produzione è dovuta, in primo luogo, a ritardi conseguenti alla necessità di una variante progettuale all'appalto integrato per gli impianti di sicurezza e segnalamento per soppressione di un passaggio a livello e realizzazione di relativa viabilità alternativa. Dette attività erano originariamente a carico del Comune di Tivoli (e quindi non previste nel progetto approvato in Conferenza di Servizi) ma

non sono mai state realizzate, comportando la necessità di avviare un nuovo iter autorizzatorio.

La necessità di approvare un progetto di variante all'appalto integrato per gli impianti di sicurezza e segnalamento ha comportato ulteriori ritardi conseguentemente alle richieste di alcuni enti gestori di servizi interferenti i quali hanno richiesto modifiche e nuove prescrizioni al progetto che impediscono di realizzare l'opera, fino al completamento dell'iter progetto di variante.

Vi sono state, inoltre, difficoltà finanziarie dell'impresa affidataria dell'appalto per opere civili con conseguente rallentamento sia delle attività dell'appalto stesso che degli interventi previsti nell'appalto di armamento, TE (trazione elettrica) e IS (impianti segnalamento) provvisorio.

Azioni per la risoluzione delle criticità

Considerando i lunghi tempi di risoluzione delle criticità relative alle difficoltà finanziarie dell'impresa e soprattutto all'iter di approvazione della Convenzione per la consegna dell'opera di viabilità alternativa, RFI sta procedendo ad una rivisitazione generale delle fasi di progetto e degli appalti allo scopo di ottimizzare la produttività fino alla risoluzione dei suddetti impedimenti e massimizzarla successivamente. Sono state inoltre introdotte delle fasi funzionali di attivazione intermedie. Per la risoluzione della criticità legata alla variante progettuale per la realizzazione di un sottopasso e della viabilità alternativa a carico del Comune di Tivoli è in corso inoltre un tavolo tecnico con il Comune. Sono stati altresì effettuati incontri con gli enti gestori dei pubblici servizi interessati.

- **Nodo di Falconara.** La minore produzione ha riguardato entrambi i semestri di osservazione.

La minore produzione è conseguente alla ripianificazione delle attività resisi necessarie per tener conto dell'intervenuta necessità di inserire nel programma lavori del progetto la variante inerente le fondazioni delle pile del viadotto sul fiume Esino. Detta variante è stata approvata per poter adeguare il progetto alla normativa presente nel nuovo manuale di progettazione opere civili RFI emesso a fine 2017.

La suddetta variante sarà soggetta ad iter autorizzativo ai sensi dell'art. 169 del d.lgs 163/2006 della durata prevista di circa 2 mesi con previsione di consegna dei lavori entro il primo trimestre del 2019.

Azioni per la risoluzione delle criticità

Al fine di mitigare l'impatto di quanto sopra esposto e di avviare i lavori, a giugno 2018 è stata effettuata la formale consegna all'appaltatore delle attività propedeutiche (Bonifica Ordigni Esplosivi e demolizione edifici), nelle more del completamento della consegna degli elaborati di Progetto Esecutivo da parte dell'appaltatore comprensivi della variante. Tale anticipo ha comportato un parziale recupero sulla minor produzione del periodo.

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

Importi in milioni di euro											
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/17	Produzione stimata dal 01/12/17 al 30/11/18	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/18	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/18	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/17 al 31/05/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/17 al 31/05/18 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/18 al 30/11/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/18 al 30/11/18 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 30/11/18 (consuntivo)
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,30	952,10	44,60	996,70	86,50%	26,60	24,00	18,00	27,80	1003,90
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,60	390,10	25,30	415,40	86,79%	12,50	8,80	12,80	16,50	415,40
3	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	329,00	272,20	21,20	293,40	89,18%	14,20	10,90	7,00	7,90	291,00
4	0240 - Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	642,40	264,80	19,80	284,60	44,30%	5,30	7,10	14,50	20,30	292,20
5	0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia	149,70	47,40	10,20	57,60	38,48%	4,70	2,70	5,50	2,30	52,40
6	0263 - Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	230,00	198,80	8,10	206,90	89,96%	3,70	4,40	4,40	7,00	210,20
7	0267 - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,00	246,10	9,00	255,10	97,74%	7,70	9,90	1,30	0,00	256,00
8	0297 - Nodo di Falconara (I fase)	240,00	21,70	9,50	31,20	13,00%	4,50	3,60	5,00	3,20	28,50
9	0325 - Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia	2.050,00	1.767,40	40,00	1807,40	88,17%	29,80	30,60	10,20	22,60	1820,60
10	0336 - Raddoppio Palermo - Messina tratta Fiumetorto - Castelbuono	938,80	365,20	25,60	390,80	41,63%	12,30	19,90	13,30	14,90	400,00
11	0343 - Linea AV/AC Milano - Genova: terzo valico dei Giovi	6.200,00	1.263,40	226,80	1490,20	24,04%	105,70	179,40	121,10	123,00	1565,80
	Totale	12.671,80	5.789,20	440,10	6.229,30	49,16%	227,00	301,30	213,10	245,50	6.336,00

3.2 Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”*, al programma 13.5 *“Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”* e 13.9 *“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”*, ed è diretto sia al rafforzamento dell'attività di vigilanza del Ministero sulle Autorità portuali che allo sviluppo degli interventi per il collegamento dei porti alle reti ferroviarie.

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.

Alle 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 del Governo è quello di migliorare la performance degli organismi di gestione dei porti e di favorire – anche per il loro tramite – lo sviluppo coordinato dell'intera logistica nazionale. Il nuovo ordinamento si propone così di semplificare i meccanismi di funzionamento delle Autorità e le stesse attività operative in ambito portuale, nonché di mettere a sistema i fondi disponibili per le opere marittime e i dragaggi, riportando, nel contempo, in capo al Ministero le scelte strategiche che riguardano complessivamente la portualità italiana.

L'obiettivo di *vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di sistema portuale* è stato attuato attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario delle opere (riportate nell'allegato di seguito) da realizzarsi da parte delle AdSP in applicazione della normativa di settore.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso ministeriali dirette ad assicurare, nel nuovo contesto normativo e di *governance* delle Autorità, una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari al rilancio competitivo dei porti, il monitoraggio è realizzato con l'ausilio di schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera, mediante ispezioni in loco per verificare l'avanzamento fisico degli interventi stessi, nonché attraverso un'azione proattiva che, a valle delle criticità eventualmente riscontrate, si traduce in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Trattasi di attività vivamente auspicata dagli stakeholder del Ministero durante gli incontri della programmazione strategica degli obiettivi.

Nel corso del 2018, sono stati monitorati 7 interventi infrastrutturali e, come previsto, sono stati raccolti su base semestrale prevedendo un primo aggiornamento alla data del 30 giugno ed un secondo alla data del 31 dicembre.

In considerazione degli scostamenti tra i risultati programmati e quelli effettivamente prodotti, di circa il 68% nel complesso, non conseguenti ad effettive criticità ma a fisiologici ritardi, si è provveduto ad invitare gli Enti (Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, Adriatico Orientale, Adriatico Meridionale, Mare di Sardegna e Mare di Sicilia Occidentale) ad adottare ogni utile misura finalizzata al sollecito affidamento dei lavori, anche attraverso ispezioni in loco per verificare l'avanzamento fisico degli interventi.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali per lo *sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti*, nel corso del 2018, l'attività di monitoraggio ha riguardato 3 interventi.

E' stato controllato l'andamento semestrale ed annuale degli importi di realizzazione delle opere, ponendo a confronto i valori stimati come obiettivo con quelli computati a consuntivo alla fine del periodo di riferimento e sono state valutati gli scostamenti e le relative cause. Dal confronto tra l'importo della produzione a consuntivo dal 01/12/2017 al 30/11/2018 (intero periodo di monitoraggio) con i valori degli obiettivi programmati e calcolando il relativo scostamento, emergono, complessivamente, minori contabilizzazioni rispetto alla programmazione obiettivo sull'intero campione, con un decremento del 27%.

A tale proposito, occorre tener presente che gli interventi oggetto di monitoraggio sono tutti sostanzialmente in fase di avvio.

In particolare per la realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna, la minore produzione ha riguardato entrambi i semestri di osservazione. Come noto, il sistema ferroviario a supporto del porto ravennate presenta alcune limitazioni, essenzialmente riconducibili a:

- sagoma limite dei collegamenti ferroviari non idonea;
- presenza di Interferenze viarie tra la Stazione ed il Porto, dove insistono due passaggi a livello;
- capacità del collegamento porto-stazione, oggi esercito come raccordo (velocità max dei convogli 30 km/h).

Già a giugno 2015 è stato sottoscritto il "Protocollo Attuativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto Core di Ravenna" fra RFI, Regione Emilia Romagna, Autorità Portuale di Ravenna e Comune, nel quale vengono definiti gli interventi per il superamento delle limitazioni sopra riportate. Le attività di progettazione sono in corso.

I progetti riguardano:

- realizzazione sottopasso carrabile sostitutivo del passaggi a livello in via canale Molinetto linea Ferrara- Ravenna-Rimini
- adeguamento alla sagoma PC80 del cavalcavia Teodorico della linea Ferrara- Ravenna-Rimini

I ritardi nelle contabilizzazioni sono sostanzialmente legati all'iter di approvazione da parte degli Enti Locali e della Soprintendenza, dei progetti presentati da RFI.

Le criticità sono legate a tempistiche autorizzative degli Enti Locali e, riguardando diversi aspetti normativi e diversi soggetti, sono piuttosto frequenti nella fase iniziale di attuazione di un'opera.

Riguardo il collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto, la minore produzione ha riguardato entrambi i semestri di osservazione. Il progetto relativo al collegamento ferroviario del molo polifunzionale del Porto di Taranto si compone di due interventi distinti. Il primo è relativo al collegamento ferroviario della Piastra Logistica mediante la realizzazione del fascio binari arrivi/partenze e presa/consegna (elettrificato e centralizzato), in zona Parco San Nicola della stazione di Taranto. Il secondo è relativo al potenziamento dello scalo merci di Cagioni. La produzione obiettivo del periodo è correlata all'intervento di collegamento della Piastra Logistica.

Per risolvere le criticità si deciso di suddividere l'intervento inerente la Piastra Logistica in due sotto fasi (fase A e fase B), circostanza non prevista nel progetto iniziale ma comunque consentita dallo strumento contrattuale in essere. In tal modo si è potuto avviare in anticipo i lavori della fase A nelle more che l'Appaltatore completi la Progettazione Esecutiva della restante parte B. Tale anticipo consentirà un recupero sul programma di realizzazione. In totale, analizzando separatamente i dati relativi ai due periodi di riferimento dell'annualità si rileva che a fronte di un valore obiettivo di produzione del 1° semestre di 2,19 M€ sono stati consuntivati 1,55 M€ (-0,64 M€), mentre per il 2° semestre sonostati stimati 4,57 M€ e consuntivati 3,39 M€ (-1,18 M€). In conclusione il bilancio annuale complessivo dell'insieme dei interventi si è chiuso al 30 novembre 2018 con un valore di produzione di circa -1,8 M€ rispetto ai valori obiettivo. Come già evidenziato, si tratta di interventi in fase di progettazione e di avvio di realizzazione e, pertanto, ancora soggetti alle variabili proprie delle fasi autorizzative. Occorrerà, quindi, seguire lo sviluppo delle future contabilizzazioni.

Vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di Sistema Portuale

Importi in euro												
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo finanziato	Importo produzione stimata al 31/12/17	Produzione stimata anno 2018	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/18	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/18	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 31/12/18 (consuntivo)
1	PORTO DI PIOMBINO. Nuova strada di ingresso al porto (stralcio SS398 dello svincolo Terre Rosse)	18.500.000,00	5.100.000,00	0,00	3.000.000,00	3.000.000,00	16,22%	0,00	532.540,32	3.000.000,00	190.451,68	722.992,00
2	PORTO DI CAGLIARI. Completamento viabilità interne al porto canale di Cagliari 3°lotto	1.692.653,50	1.560.000,00	0,00	1.228.765,12	1.228.765,12	72,59%	200.000,00	15.956,81	1.028.765,12	0,00	15.956,81
3	PORTO DI TRIESTE. Ampliamento della radice del molo VI del Punto Franco	12.300.000,00	2.740.000,00	0,00	200.000,00	200.000,00	1,63%	0,00	0,00	200.000,00	218.218,00	218.218,00
4	PORTO DI MARINA DI CARRARA. Interfaccia porto-città – Ambito 1 e 2	11.546.800,00	8.200.000,00	0,00	50.000,00	50.000,00	0,43%	0,00	0,00	50.000,00	9.847,00	9.847,00
5	PORTO DI TERMINI IMERESE. Lavori di completamento del molo sottoflutto - Il stralcio	1.500.000,00	1.500.000,00	0,00	10.000,00	10.000,00	0,67%	0,00	0,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
6	PORTO DI BRINDISI. Riqualificazione stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici lato Vittorio Emanuele II	900.000,00	840.000,00	0,00	600.000,00	600.000,00	66,67%	100.000,00	0,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00
7	PORTO DI ANCONA. Allestimento nuovo presidio per controlli sanitari su merci alimentari e animali	2.400.000,00	2.200.000,00	0,00	250.000,00	250.000,00	10,42%	0,00	230.053,11	250.000,00	0,00	230.053,11
	Totale	48.839.453,50	22.140.000,00	0,00	5.338.765,12	5.338.765,12	10,93%	300.000,00	778.550,24	5.038.765,12	928.516,68	1.707.066,92

Sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti

Importi in milioni di euro											
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/17	Produzione stimata dal 01/12/17 al 30/11/18	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/18	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/18	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/17 al 31/05/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/17 al 31/05/18 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/18 al 30/11/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/18 al 30/11/18 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 30/11/18 (consuntivo)
1	1975 - Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna	20,00	0,00	0,65	0,65	3,25%	0,20	0,11	0,45	0,04	0,15
2	0417 - Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto	26,00	2,70	3,09	5,79	22,27%	0,64	1,15	2,45	0,41	4,26
3	1915 - Interventi Ferroviari per il potenziamento della Stazione Trieste C. Marzio	77,00	0,50	3,02	3,52	4,57%	1,35	0,29	1,67	2,94	3,73
Totale		123,00	3,20	6,76	9,96	8,10%	2,19	1,55	4,57	3,39	8,14

3.3 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "*Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto*", al programma 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.

Va segnalato che nel corso del secondo semestre dell'anno 2018 l'attività di erogazione dei contributi destinati agli interventi inerenti il potenziamento e il risanamento delle ferrovie secondarie è stata sospesa, con riguardo all'attuazione degli Accordi di Programma, sottoscritti tra questo Ministero e le singole Regioni ai sensi dell'art. 15 del d.lgs. n. 422/97, e finalizzati al potenziamento ed al risanamento del settore del trasporto ferroviario locale. L'indisponibilità, a tutt'oggi, dei conti correnti di Tesoreria, intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione a favore delle singole Regioni, sui quali vengono annualmente versate le risorse necessarie all'attuazione degli Accordi di Programma di cui sopra nonché le risorse destinate all'attuazione delle Convenzioni stipulate, per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale (L. 296/06 e L. 133/08), sempre tra questo Ministero e le Regioni interessate, è dovuta all'accantonamento, operato dalla Banca d'Italia, a fronte del pignoramento promosso dal Signor Edoardo Longarini, per un importo complessivo di euro 700 milioni di euro. E' in corso una procedura di ricorso in Cassazione, attraverso l'Avvocatura di Stato e si è in attesa della sentenza del giudice competente.

Pertanto ad oggi a fronte delle richieste, effettuate nel primo semestre 2018, da parte delle Regioni Piemonte, Veneto, Campania, Emilia Romagna e Abruzzo non è stato possibile procedere ad alcuna erogazione.

Riguardo il tema del trasporto pubblico locale il Ministero gestisce un fondo per gli investimenti per il *rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale (rotabile e autobus)*. L'art.1 comma 1031 della legge 27 dicembre 2006, n.296 ha istituito il fondo per gli investimenti destinato all'acquisto di veicoli da adibire a servizio di trasporto pubblico locale e al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, nonché della flotta destinata ai servizi di trasporto

pubblico locale e lagunare, l'art.1 comma 83 della 147/13 ha incrementato la dotazione del Fondo.

Successivamente l'art.1 commi 223 e 224 della legge 190/2014 hanno finalizzato tali risorse anche al rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale, mediante l'acquisto di materiale rotabile su gomma e definito i criteri per il riparto rinviando l'applicazione ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province Autonome di Trento e di Bolzano.

Successivamente l'art.1 comma 866 della legge 208/2015 ha destinato ulteriori risorse sul Fondo, con riferimento in particolare a risorse finalizzate all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, e in particolare per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta.

Al Fondo sono stati altresì assegnati, per le medesime finalità, 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022 e sempre con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate modalità innovative e sperimentali, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta.

Nel corso del 2018 -con decreto di impegno n. 100 del 07.05.2018 -è stato fatto un impegno pluriennale dell'importo di € 50.000.000,00 per ciascuno degli esercizi 2018 e 2019, secondo le modalità e le procedure indicate dal D.M. n. 25 del 23.01.2017 e con decreto di pagamento n.383 del 03.12.2018 per le Regioni Liguria, Puglia, Sardegna Valle D'Aosta e Veneto è stata già corrisposta l'anticipazione del 40%, del finanziamento assegnato per gli esercizi 2016 e 2017 nel rispetto delle procedure adottate secondo il decreto ministeriale 345/2016.

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 2018, 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 filoviaria urbana; l'intervento ha subito rallentamenti a seguito di una variante. L'attività è ripresa il 19.09.2018 e sta procedendo secondo il cronoprogramma previsto.
- Comune di Milano - Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo-Linate. Il Comune ha evidenziato di aver aggiornato il valore riferito alla produzione effettiva del primo semestre. Il dato riferito al secondo semestre risulta parziale.
- Comune di Torino-Metropolitana tratta Lingotto-Bengasi. La disparità tra la produzione prevista e quella effettivamente realizzata è dovuta al ritardo nei lavori di scavo realizzati con la TBM e il conseguente slittamento dell'inizio dei lavori degli impianti di sistema: inoltre, la contrattazione per l'acquisto dei treni è ancora in corso
- Comune di Napoli - Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale-Capodichino: la minore produzione è stata determinata da problematiche afferenti la chiusura della Convenzione con EAV per le attività da proseguire in parallelo alla Circumvesuviana, nella tratta Poggioreale – Tribunale e per problematiche relative agli scavi archeologici presso la Stazione Poggioreale
- Ferrovia Circumetnea - Metropolitana tratta Nesima-Monte Po. La riduzione di produzione è dovuta, oltre che alla esecuzione di alcune opere ausiliarie, non ancora avviate per problematiche in corso di risoluzione quali la risoluzione di interferenze con i pubblici servizi e l'approvazione di progetti da parte del Genio Civile, principalmente al fatto che l'appaltatore CMC è stato ammesso alla procedura di concordato preventivo con riserva. La situazione finanziaria palesatasi ha influenzato le capacità operative dell'appaltatore e l'andamento dei lavori tanto che nei mesi precedenti si è avuta una quasi totale assenza di attività connesse alla realizzazione di nuove opere. Tale condizione si è ulteriormente accentuata dall'inizio del mese di ottobre per arrivare agli inizi del mese di dicembre con un totale fermo delle attività di cantiere.
- Comune di Firenze - Sistema tramviario linee 2 e 3. Il Comune di Firenze ha evidenziato di aver aggiornato il valore riferito alla produzione effettiva solamente del primo semestre. Il dato riferito al secondo semestre è ancora parziale.

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

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

Importi in milioni di Euro												
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo contrattualizzato dei lavori	Importo produzione effettiva al 31/12/17	Produzione stimata anno 2018	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/18	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/18	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/18 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (previsione)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/18 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 31/12/18 (consuntivo)
1	VERONA. Rete filoviaria urbana	130,71	115,51	3,15	12,00	15,15	11,59%	4,00	0,13	8,00	0,20	3,48
2	RIMINI. Trasporto Rapido Costiero rimini-Riccione	92,05	79,32	68,25	10,00	78,25	85,01%	5,00	3,59	5,00	1,76	73,60
3	MILANO. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1.850,60	1.850,60	564,85	269,50	834,35	45,09%	110,00	66,70	159,50	68,70	700,25
4	TORINO. Metropolitana Lingotto - Bengasi	193,55	173,74	80,00	60,00	140,00	72,33%	30,00	10,00	30,00	11,00	101,00
5	ROMA. Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dei Cenci	131,44	111,56	64,96	5,22	70,18	53,39%	1,99	1,47	3,23	1,80	68,23
6	ROMA. Linea C tratta T3 S. Giovanni - Fori Imperiali	792,00	628,55	234,64	90,46	325,10	41,05%	39,34	28,13	51,12	45,50	308,27
7	NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	593,10	593,10	108,00	120,00	228,00	38,44%	60,00	33,46	60,00	21,40	162,86
8	PALERMO. Metroferrovia Giachery-Lolli	152,10	104,22	20,85	20,00	40,85	26,86%	10,00	6,10	10,00	7,27	34,22
9	FIRENZE. Sistema tramviario - Linea 2 e 3	291,98	384,80	266,70	80,60	347,30	118,95%	53,73	21,68	26,87	16,70	305,08
10	CIRCUMETNEA. Tratta Nesima - Monte Po	92,80	80,32	31,00	49,32	80,32	86,55%	25,50	8,70	23,82	6,60	46,30
Totale		4.320,33	4.121,72	1442,40	717,10	2.159,50	49,98%	339,56	179,96	377,54	180,93	1.803,29

3.4 Rendere più efficiente l'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*”.

Nell'ambito della Priorità politica 3, “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”, con la direttiva 2018 il Ministro ha conferito al Corpo delle Capitanerie di porto un obiettivo strategico articolato in due obiettivi operativi.

L'obiettivo operativo *ottimizzare il sistema di monitoraggio ed informazione del traffico navale (VTMIS) e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW*, 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 due fasi:

- 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*. L'obiettivo, che fissava il **monitoraggio del 95% delle navi in pre-clearing**, è stato raggiunto e superato grazie al monitoraggio di tutte le 1.414 navi richiedenti (100%);
- la **reingegnerizzazione del sistema ARGES** (*pAssengeRs and loGistics information Exchange System*) con la realizzazione, al suo interno, del **modulo COGESTAT** per il controllo di gestione e la statistica. Il progetto ha subito un importante rallentamento dovuto a gravi problemi emersi in fase di sviluppo della prima versione del software NMSW-PMIS e nel conteggio dei *function point*, anche per la mancanza iniziale di un contratto di monitoraggio che è entrato in esercizio solo a metà anno. Al 31 dicembre, le criticità risultavano in fase di risoluzione facendo prevedere l'entrata in esercizio (con la prima versione del software) nel primo semestre 2019, per proseguire con lo sviluppo e completarlo entro la fine dell'anno. Percentuali raggiunte: primo intervento di sviluppo 58%, secondo intervento 15%, terzo e quarto intervento 0%, per una percentuale media complessiva pari al 18%. Relativamente al modulo COGESTAT, la relativa fase è stata avviata il 16 Luglio 2018 ed è in corso di espletamento (percentuale di conseguimento pari al 34%).

L'obiettivo operativo *proseguire con le azioni utili al reperimento di spazi demaniali marittimi da poter destinare all'operatività dei porti e agli usi pubblici del mare*, nasce nel 2016 e propone il reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti, attraverso una ricognizione - da attuarsi progressivamente nel triennio 2016/2018 - delle aree demaniali marittime in uso e/o in temporanea consegna, *ex art.34 del codice della navigazione*, ad altre amministrazioni. Ciò, al fine di individuare quelle non più utilizzate effettivamente, per restituirle all'uso diretto, funzionale alla portualità ed alla logistica. Nel corso del 2018 la

ricognizione ha interessato il residuale 25% (ultima *tranche*) di tutte le aree demaniali marittime in uso/consegna (664), che sono state puntualmente verificate, ottenendo il pieno raggiungimento dell'obiettivo fissato (100%).

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

Obiettivi strategici correlati:

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

Tale obiettivo è collegato nell’ambito della missione 7 “*Ordine pubblico e sicurezza*” al programma 7.7 “*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*”, nell’ambito della missione 13 “*Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto*” al programma 13.1 “*Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale*”, 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 infine nell’ambito della missione 32 “*Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche*” al programma 32.3 “*Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza*”.

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.

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***.

Le attività del Ministero per attuare la strategia di lotta alla corruzione e per dare pienamente seguito agli adempimenti normativi in materia di trasparenza ed integrità sono state contrassegnate da una forte sinergia tra le funzioni del Responsabile della prevenzione della corruzione e del Responsabile della trasparenza con l’assegnazione alle strutture di obiettivi collegati al ciclo della *performance* e diretti a promuovere e stimolare la diffusione della cultura della legalità e ad introdurre concretamente nei processi gestiti dal Ministero una serie di misure idonee a prevenire i fenomeni corruttivi.

I due profili, quello degli adempimenti relativi alla trasparenza ed alla prevenzione della corruzione e quelli inerenti il ciclo della *performance* hanno seguito, negli anni, percorsi formalmente paralleli, ciascuno nel suo ambito, ma sostanzialmente convergenti quanto ai contenuti, poiché si sono reciprocamente influenzati, realizzando l’auspicata integrazione tra i due processi.

Nello specifico, per il 2018 è stato richiesto ai Centri di responsabilità di realizzare un obiettivo concernente l’elaborazione, ai fini della successiva pubblicazione sul sito istituzionale, di tabelle sinottiche che possano, nel loro insieme, costituire un catalogo completo delle misure, comprensivo, tra l’altro, dell’articolazione delle misure di contrasto adottate, della descrizione delle attività e delle fasi del processo,

delle informazioni circa i responsabili delle misure, della pianificazione della tempistica attuativa e dei relativi *target*, dei destinatari delle misure e degli indicatori di monitoraggio adottati.

L'obiettivo, inteso anche a dare maggiore visibilità e trasparenza agli obiettivi conseguiti e da conseguire in materia di prevenzione della corruzione, si ripropone pertanto, sulla base dell'elaborazione delle tabelle sinottiche di ciascun Centro di responsabilità, di dare successivamente consistenza ad un elenco generale, riassuntivo di tutte le pertinenti informazioni, da aggiornare annualmente e da allegare in forma complessiva ai successivi Piani triennali, con l'effetto di pervenire ad una più incisiva aderenza alle indicazioni date dalla legge e dall'A.N.A.C. in materia.

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 2018, il caricamento e la messa in linea dei dati previsti ai fini della trasparenza.

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 monitorare il ***livello degli standard di qualità*** dei servizi erogati dall'amministrazione, che sono regolarmente pubblicati sul sito istituzionale nella sezione *Amministrazione trasparente* e di individuare obiettivi di ricaduta sociale che tengano conto degli elementi emersi nei previsti incontri per la programmazione partecipata degli obiettivi strategici con gli stakeholder.

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.

Nell'ambito del medesimo obiettivo strategico, riguardo l'attuazione delle iniziative di trasparenza e il miglioramento della qualità dei servizi erogati sono stato inoltre definiti due ulteriori obiettivi operativi, uno assegnato al Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, riguardante la ***pubblicazione dei dati e delle informazioni sul processo di realizzazione delle infrastrutture strategiche***, l'altro assegnato al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali relativo alla ***introduzione di una nuova modalità informatizzata e centralizzata per l'emissione dei certificati ATP***.

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

Sul portale "opencantieri.mit.gov.it" sono pubblicate 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).

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 a partire dal 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.

Nel corso del 2018 la piattaforma *OpenCantieri* ha continuato a garantire la più ampia diffusione delle informazioni relative all’individuazione su mappa e visualizzazione su web dello stato di avanzamento delle opere pubbliche in Italia. Si può monitorare in modo semplice, mediante cruscotti on line, lo stato di avanzamento dei lavori di strade, ferrovie, metropolitane, interventi nei porti ed aeroporti, accedendo a diversi indicatori e parametri economici.

Attualmente sono censiti 32 interventi “prioritari” nell’ambito delle 25 opere strategiche previste nell’Allegato Infrastrutture al DEF 2015 e 2016 (PIS), oltre a circa 1.500 interventi sulla rete stradale e sull’infrastruttura ferroviaria relativi ai Contratti di programma ANAS e RFI, ed ai cantieri aperti in zone portuali e aeroportuali. Dal mese di marzo 2018 la piattaforma è stata implementata con la sezione “*Esplora i Cantieri*” in cui si ritrovano immagini satellitari, data intelligence e geo intelligence, per il momento relativi a due cantieri: Torino-Lione e A2 Autostrada del Mediterraneo.

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 nel consueto evento tenutosi nel mese di maggio 2018 a Roma.

I dati del monitoraggio sono elaborati dal MIT con la collaborazione del Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il supporto tecnico del Foromez PA.

I dati sono pubblicati in open data sul catalogo del Ministero, in 4 specifici dataset:

1. interventi principali delle 25 opere strategiche comprensivi dei relativi 6 indicatori di avanzamento (avanzamento lavori, avanzamento temporale, importi varianti, tempo varianti, tempo globale, subappalti) - <http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/interventi-strategici>;
2. altri Interventi previsti per strade e ferrovie dai Contratti di Programma RFI e ANAS <http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/contratti-di-programma-rfi-e-anas>;

3. altri Interventi previsti per le zone portuali
<http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/interventi-autorita-portuali>;
4. altri Interventi previsti per gli aeroporti
<http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/interventi-dei-contratti-di-programma-vigenti>.

L'aggiornamento dei dati avviene in modalità differenziate in base alla natura degli interventi ed alla relativa *governance* operativa:

1. l'aggiornamento degli interventi principali avviene semestralmente, a seguito dell'inoltro agli uffici del Ministero dei dati aggiornati, per ogni singolo intervento censito, da parte dei RUP competenti.
2. i dati degli altri interventi per strade e ferrovie, che derivano dai contratti di programma RFI e ANAS, sono ottenuti attraverso l'utilizzo del sistema informativo MIP-CUP del DIPE.
3. i dati degli interventi per le zone portuali sono forniti dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) attraverso l'invio semestrale degli aggiornamenti. E' in progettazione una modalità di raccolta dei dati per il monitoraggio centralizzato degli interventi, legato alla riforma che ha creato le nuove 15 AdSP (che sostituiscono le 24 precedenti Autorità Portuali). Attualmente i dati pubblicati sono aggiornati al 09.08.2018.
4. i dati degli interventi per gli aeroporti sono forniti da ENAC e sono suddivisi in due tipologie:
 - interventi relativi ai contratti di programma "in deroga", riportati e geolocalizzati su *OpenCantieri*, monitorati in dettaglio con il Sistema di Monitoraggio Interventi Aeroportuali (MIA) per aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino), Milano (Linate e Malpensa) e Venezia;
 - interventi relativi a contratti di programma "ordinari", che riguardano tutti gli altri gestori aeroportuali, compresi quelli che non hanno sottoscritto un contratto di programma, che vengono monitorati solo con le voci di spesa per aeroporto.

E' in fase progettuale la realizzazione di una infrastruttura tale da consentire aggiornamenti automatici e periodici di *OpenCantieri* con i dati provenienti dagli Osservatori regionali e gestiti dalle singole Regioni.

Per gli interventi territoriali, di Regioni e Comuni, è stata attivata in area di test la visualizzazione dei dati messi a disposizione dalla Regione Emilia Romagna. Altre quattro Regioni hanno messo a disposizione i propri dati, attraverso ITACA, fornendo un tracciato non perfettamente conforme a quello di *OpenCantieri*, rendendone complessa la gestione.

La piattaforma *OpenCantieri* è direttamente collegata alla piattaforma degli open data del MIT (dati.mit.gov.it). Questo è stato solo l'inizio di un progetto più ampio che vede l'importazione automatica dei dati, con cadenza mensile, e che verrà esteso in un secondo momento anche agli interventi portuali, aeroportuali, regionali e comunali in modo da massimizzare l'interoperabilità automatica tra *OpenCantieri*, *OpenCUP*, le altre banche dati del DIPE e di altre pubbliche amministrazioni.

Nell'ambito del miglioramento della qualità dei servizi erogati, il Ministero ha predisposto una procedura di informatizzazione relativa alla verbalizzazione delle prove ed alla successiva emissione dell'attestato ATP si è posta l'obiettivo dell'*informatizzazione del sistema di rilascio dei certificati per consentire un più esteso ed agevole controllo delle certificazioni ATP (attestato per il trasporto con veicoli refrigerati)*. Lo scopo è anche quello di inibire le numerose falsificazioni ATP riscontrate dagli organi di Polizia su tutto il territorio nazionale e facilitarne il controllo su strada, nonché per uniformare l'azione amministrativa degli uffici periferici alla specifica normativa internazionale.

Nel corso del 2018 è stata infatti introdotta gradualmente una nuova procedura informatizzata per l'emissione dei certificati ATP; dal primo gennaio 2019 i certificati sono rilasciati esclusivamente con la nuova procedura. I certificati sono emessi centralmente dal CED della Motorizzazione, contrariamente alla procedura precedente che ne consentiva il rilascio ed il rinnovo da parte di ciascun ufficio periferico dell'amministrazione (CPA-Centro prova autoveicoli e UMC – Ufficio della motorizzazione civile).

Nel tempo si sono registrati numerosi casi di falsificazione dei verbali di prova e dei certificati stessi e pertanto l'Amministrazione ha studiato e messo a punto tale nuova modalità operativa, che ha un notevole impatto sulla correttezza dello svolgimento delle procedure di richiesta e rilascio del certificato, sulla semplificazione dell'accertamento della veridicità dello stesso da parte delle forze dell'ordine, che più facilmente individueranno i casi di frode.

La gestione informatica centrale dell'attestato ATP, che si unisce alle altre numerose ulteriori procedure proprie dell'Amministrazione, si prefigge di permettere il controllo centrale della tipologia di trasporto eseguito, la prevenzione e repressione degli abusi, lo snellimento delle procedure, l'uniformità e coerenza della compilazione tanto dei verbali quanto degli attestati, ed in definitiva la sicurezza della circolazione e dell'igiene alimentare.

A tal fine sono stati predisposti differenti manuali di uso specificamente indirizzati agli uffici decentrati della motorizzazione ed agli esperti ATP.

L'infrastruttura informatica dedicata, ha inoltre l'obiettivo di essere sostenuta ed orientata verso:

- l'informatizzazione di tutte le prove previste dall'accordo ATP
- la compilazione dei verbali di prova degli uffici centri prova autoveicoli e degli esperti, anche con i dati provenienti dalle omologazioni delle casse isoterme e dei gruppi frigoriferi, e dalle immatricolazioni dei veicoli, presenti o precaricati sul sistema
- il controllo automatico della correttezza dei campi riempiti in rapporto ai dati ufficiali in possesso del CED dell'Amministrazione
- il collegamento dei campi dell'attestato a quelli dei verbali redatti dagli uffici dei centri prova autoveicoli e dagli esperti, per ottenere la compilazione automatica dell'attestato e l'intervento degli uffici MIT solo a correzione di eventuali errori manifesti e non rilevati dal sistema, per eccezione.

- l'evidenziazione di consuntivi delle prove eseguite e dei loro risultati per tipologia ed anzianità, e delle eventuali anomalie tecniche o comportamentali rilevabili

L'utilizzo della piattaforma informatica durante il 2018 è stata utilizzata sin dall'inizio per la prenotazione di tutte le prove ATP e gradualmente per il rilascio delle certificazioni con il sistema centralizzato.

Con l'azione intrapresa, anche grazie al fattivo contributo fornito dai vari attori coinvolti (CED, Uffici della motorizzazione, esperti ATP e Centri prova autoveicoli), si è raggiunto pienamente l'obiettivo prefissato di rilasciare almeno il 40% dei certificati in modalità informatizzata rispetto al totale rilasciato, in quanto dei 19.786 attestati richiesti ben 12.665 sono stati rilasciati con la procedura informatizzata addivenendo ad una percentuale del 64% ben superiore al 40% di previsione. Con soddisfazione infine si evidenzia che il risultato è stato essenzialmente ottenuto nel secondo semestre del 2018 avendo affinato l'applicativo con il conseguimento a regime del 95% dell'informatizzazione totale delle certificazioni ATP.

4.2 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*”.

Per favorire la standardizzazione delle procedure ed ***assicurare la continuità operativa per i servizi informatici del Corpo delle Capitanerie***, nell'ambito degli impegni riformatori del Ministero, è stato predisposto un piano di ammodernamento dei sistemi e delle attrezzature informatiche che possa garantire l'efficienza e la velocizzazione dei procedimenti facenti capo al Corpo. L'obiettivo, in particolare, si prefigge tre distinti risultati:

1. la realizzazione di un sistema di continuità Operativa e *Disaster Recovery* del Corpo. Per questo progetto, nel rispetto di quanto previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale (Decreto legislativo n. 235/2010), è stato acquisito il parere dell'Agenzia per l'Italia Digitale (AGID), ai sensi del comma 4, dell'art. 50-bis del CAD e predisposta la documentazione tecnica necessaria per bandire un concorso di progettazione (ex art. 99 del D.L.vo 163/2006) con cui individuare un contraente al quale affidare la progettazione preliminare, quella definitiva ed infine quella esecutiva. L'obiettivo non è stato raggiunto poiché la procedura di gara è stata sospesa dal R.U.P. per intervenuto ricorso da parte di una Ditta;
2. l'aggiornamento e la standardizzazione delle postazioni informatiche in uso presso tutti i Comandi territoriali, con la progressiva sostituzione dei PC più vetusti, al fine di poter garantire l'efficacia del sistema e la capacità di trattamento dei dati. Per l'anno 2018 è stata fissata la sostituzione del 20% di tutto il "parco macchine" esistente. Nel corso dell'anno sono state effettivamente sostituite 1.161 postazioni, delle 6.750 in uso, pari al 17%. Il parziale raggiungimento dell'obiettivo prefissato è da collegarsi all'insufficienza dei fondi disponibili, poiché il costo di ognuna postazione, come configurata, è risultato, su MEPA, maggiore di quanto presunto;

3. l'attuazione del piano di rinnovamento delle licenze software dei sistemi centrali, attraverso il rinnovo di *16* licenze *Exchange*, *4* licenze *SharePoint* e *8* licenze coppia/core x *SQL Server*. Purtroppo, alcuni problemi tecnico-amministrativi hanno comportato l'annullamento della gara, per cui il previsto aggiornamento non ha avuto luogo.

Un altro obiettivo rilevante per l'organizzazione del Corpo delle Capitanerie riguarda lo sviluppo di un ***programma di razionalizzazione degli assetti operativi del Corpo*** attraverso la realizzazione di una nuova mappatura nazionale del rischio S.A.R., funzionale alle nuove esigenze ed ai mutanti contesti e scenari in cui opera il Corpo ai fini della salvaguardia della vita umana in mare.

Al fine di migliorare il servizio reso, dunque, si è reso necessario adeguare il Piano di organizzazione S.A.R. a seguito di quattro nuove esigenze emerse nel corso del 2018. Tutti gli adeguamenti sono stati puntualmente eseguiti e, pertanto, l'obiettivo è stato pienamente raggiunto (***100%***).

Inoltre, in aderenza alle esigenze di dare ulteriore impulso allo ***snellimento delle procedure amministrative***, anche mediante la promozione delle tecnologie digitali per l'accesso ai servizi e per i relativi pagamenti, in linea con gli obiettivi dell'Agenda Italia Digitale, si è inteso procedere con una preliminare ***elencazione di tutti i servizi resi al cittadino*** attraverso procedure amministrative, indicando il livello di informatizzazione di queste ultime, per poi affidare ad una ditta esterna la realizzazione di un apposito programma triennale informatico.

TAVOLE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2018

Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2018

MISSIONE		PROGRAMMA		ATTIVITA'
007	Ordine pubblico e sicurezza	007	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 Ship-security e port facilities-security, di antimmigrazione e anticrimine 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	001	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 di revisioni 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.

013	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	002	Autotrasporto ed intermodalità	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.
		004	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	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 e 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 programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuali. Indirizzo e vigilanza in materia di sicurezza aerea ed aeroportuale (safety and security). Analisi del mercato dell'aviazione civile, ed azioni a supporto della tutela della concorrenza e delle dinamiche tariffarie.
		005	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	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.

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 finanziati. 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	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	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.

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 programma nazionale 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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2018

Tavola 2 – Personale civile

<i>Qualifiche</i>	Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivca nel MIT)	Presenti in servizio al 31 dicembre 2018
Dirigenti 1 fascia	39	33
Dirigenti 2 fascia	195	154
Totale Dirigenti	234	187
Totale 3° area	2.634	2.370
Totale 2° area	4.619	4.251
Totale 1° area	507	406
Totale Aree	7.760	7.027
TOTALE	7.994	7.214



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2018

Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	Dotazione organica	Personale in servizio			
	2018	2015	2016	2017	2018
Ufficiali Ammiragli	20	18	17	19	20
Capitani di Vascello	118	129	122	125	120
Totale dirigenti	138	147	139	144	140
Ufficiali	1.111	1.103	1.212	1.228	1.198
Sottufficiali	4.100	4.299	4.460	4.273	4.241
Graduati	3.500	3.700	3.091	3.232	3.318
Truppa (NON S.P.E.)	1.911	1.696	1.760	1.613	1.887
Totale personale non dirigente	10.622	10.798	10.523	10.346	10.644
TOTALE	10.760	10.945	10.662	10.490	10.784



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2018

Tavola 3 – Personale civile

Categorie professionali		Numero addetti								Retribuzione media (euro) (dati forniti da FP e MEF per la redazione della dotazione organica)
		Partime		Tempo pieno		di cui Tempo determinato		Totale		
		2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2018
Dirigenti	Dir 1	-		29	33	6	9	35	33	227.367
	Dir 2	-		160	154	13	12	173	154	110.741
	TOT DIR	-	-	189	187	19	21	208	187	
Area 3	F7	-	-	-	-			-	-	38.423 (39.865 ex nuovo ccnl)
	F6	5	3	81	60			86	63	
	F5	25	26	282	266			307	292	
	F4	36	32	648	601		3	684	633	
	F3	64	63	927	882			991	945	
	F2	24	23	142	130			166	153	
	F1	7	12	178	272	41	5	226	284	
Area 2	F6	-	1	8	7			8	8	29.810 (30.931 ex nuovo ccnl)
	F5	37	42	524	494			561	536	
	F4	136	121	1.161	1.116			1.297	1.237	
	F3	160	154	1.255	1.215			1.415	1.369	
	F2	54	56	652	634	3		709	690	
	F1	56	56	367	355			423	411	
Area 1	F3	20	21	388	352			408	373	25.654,67 (26.622 ex nuovo ccnl)
	F2	2	3	26	24			28	27	
	F1	-	-	7	6			7	6	
TOTALE AREE		626	613	6.646	6.414	44	8	7.316	7.027	



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	Dotazione organica	Personale in servizio			
	2018	2015	2016	2017	2018
Ufficiali Ammiragli	20	18	17	19	20
Capitani di Vascello	118	129	122	125	120
Totale dirigenti	138	147	139	144	140
Ufficiali	1.111	1.103	1.212	1.228	1.198
Sottufficiali	4.100	4.299	4.460	4.273	4.241
Graduati	3.500	3.700	3.091	3.232	3.318
Truppa (NON S.P.E.)	1.911	1.696	1.760	1.613	1.887
Totale personale non dirigente	10.622	10.798	10.523	10.346	10.644
TOTALE	10.760	10.945	10.662	10.490	10.784



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2018

Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2018 correlati alle priorità politiche

Priorità politica 1 - SICUREZZA		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche	<i>Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe. Vigilanza sui lavori e sull'esercizio. Esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie. Svolgimento delle visite di vigilanza</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione di opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Migliorare la sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	<i>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</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione del programma annuale di monitoraggio della rete autostradale in concessione</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Supportare ed assistere le stazioni appaltanti ai fini della corretta applicazione del Codice dei contratti pubblici</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto	<i>Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Miglioramento dei livelli di sicurezza nella circolazione dei veicoli commerciali su strada</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Aumento dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese e alle autoscuole nonché sui veicoli commerciali</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti marittimi e sugli infortuni a bordo delle navi</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Incremento degli standard di formazione ed addestramento del personale marittimo</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Controlli agli Organismi di Certificazione (OC) dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari merci</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Miglioramento della qualità dei materiali da costruzione per uso strutturale, con particolare riguardo alla relativa certificazione	<i>Elaborazione della normativa di attuazione del decreto legislativo n.106/2017</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Miglioramento della qualità della progettazione nelle opere stradali e ferroviarie	<i>Attività di raccolta e sistemazione dei dati informativi contenuti nelle prescrizioni di cui ai pareri emessi dal Consiglio Superiore nel biennio 2016-2017 in relazione ad opere stradali e ferroviarie</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Miglioramento della progettazione, esecuzione e controllo delle costruzioni, al fine di diminuire la vulnerabilità ed aumentare la loro resistenza in caso di eventi sismici	<i>Linee guida per la riduzione del rischio sismico degli edifici adibiti ad attività produttive</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Miglioramento degli standard redazionali dei piani regolatori dei porti	<i>Monitoraggio sull'applicazione delle linee guida nella redazione dei piani regolatori di cui alla L. 84/94 come modificata dal D. Lgs 169/2016</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici

Salvaguardare la vita umana in mare e garantire la sicurezza della navigazione	<i>Mantenere in efficienza l'organizzazione S.A.R. per assicurare, in ogni contesto, la ricerca, il soccorso e l'assistenza in mare</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Consolidare le azioni di controllo a bordo e nei porti in materia di safety e security</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Assicurare l'operatività dei sistemi di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Favorire la cooperazione ed il dialogo con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le istituzioni dell'U.E., ai fini della salvaguardia della vita umana in mare</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Assicurare le opportune verifiche sui Centri di formazione del personale marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
Controllare ed assicurare la vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	<i>Garantire efficaci azioni di polizia marittima lungo le coste a tutela degli interessi dominicali e degli utenti del mare</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Garantire i necessari interventi per la salvaguardia dell'ambiente marino e del patrimonio archeologico sommerso e per il rispetto della normativa inerente la filiera di pesca</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Priorità politica 2 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori	<i>Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Monitoraggio degli interventi finanziati dal Programma Operativo Nazionale infrastrutture e reti 2014-2020</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Promozione della mobilità ecosostenibile cicloturistica</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione 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>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

Priorità politica 3 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati alla attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci (cura del ferro)	<i>Erogazione degli incentivi alle imprese per l'incremento del trasporto ferroviario delle merci (ferrobonus)</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Sviluppo delle infrastrutture e degli impianti tecnologici sulle reti ferroviarie</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra	<i>Vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di Sistema Portuale</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale	<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>Rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale (rotabile e autobus)</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<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>Ripartizione fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Rendere più efficiente l'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi	<i>Ottimizzare il sistema di monitoraggio ed informazione del traffico navale (VTMIS) e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Proseguire con le azioni utili al reperimento di spazi demaniali marittimi da poter destinare all'operatività dei porti e agli usi pubblici del mare</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

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
	<i>Introduzione di una nuova modalità informatizzata e centralizzata per l'emissione dei certificati ATP</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Standardizzare le procedure, riorganizzare i processi e migliorare i servizi resi all'utenza	<i>Assicurare la continuità operativa per i servizi informatici del Corpo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Sviluppare il programma di razionalizzazione degli assetti operativi e aggiornare il programma triennale informatico del Corpo per monitorare e potenziare il livello di digitalizzazione dei servizi resi al cittadino attraverso procedure amministrative</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2018

Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche

(importi in migliaia di euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanzamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2017 (d)	2018 (d)	2019 (e)	2020 (e)	2017	2018	2017	2018	2017	2018	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	795.963	818.047	724.720	727.799	763.983	821.846	766.434	801.054	10.878	12.075		X	
Totale			795.963	818.047	724.720	727.799	763.983	821.846	766.434	801.054	10.878	12.075			
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORIE AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	310.722	328.606	256.643	249.735	287.671	301.002	277.631	302.652	3.370	3.300		X	
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	SICUREZZA	338.851	396.743	268.099	265.344	292.374	388.747	244.746	219.375	93	93		X	
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo		85.481	159.942	80.677	79.827	83.485	159.610	89.388	77.215	53	52		X	
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	544.633	1.087.460	570.393	282.299	151.914	172.067	621.295	134.768	59	56		X	
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	5.748.333	5.935.529	6.118.015	5.863.872	5.388.537	5.838.830	5.152.875	5.378.719	70	65		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	724.261	610.221	658.313	395.535	538.432	606.268	585.589	432.493	144	143		X	
Totale			7.752.281	8.518.501	7.952.140	7.136.612	6.742.413	7.466.524	6.971.524	6.545.222	3.789	3.709			

Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
		2017 (d)	2018 (d)	2019 (e)	2020 (e)	2017	2018	2017	2018	2017	2018	A	B	C
14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	63.202	164.495	68.560	64.007	60.784	163.175	34.839	33.339	119	119		X	
14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	5.727	6.799	6.323	6.498	3.772	5.371	5.629	4.982	59	64		X	
14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	2.103.631	2.096.499	1.688.070	1.460.059	1.929.089	1.996.230	1.746.597	1.780.187	1.936	1.888		X	
14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	2.803.295	3.828.134	2.784.941	2.779.668	2.222.347	3.826.862	633.938	1.155.525	308	297		X	
		4.975.855	6.095.927	4.547.894	4.310.232	4.215.992	5.991.638	2.421.003	2.974.033	2.422	2.368			
19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	393.936	312.980	194.248	116.975	343.719	305.948	338.766	301.681	66	71		X	
		393.936	312.980	194.248	116.975	343.719	305.948	338.766	301.681	66	71			
32.2 Indirizzo politico	IMPEGNI RIFORMATORIE AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	13.031	14.399	13.956	12.952	12.125	11.391	12.121	11.704	154	172		X	
32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	IMPEGNI RIFORMATORIE AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	62.017	69.742	60.624	59.366	48.933	62.836	52.979	59.413	578	514		X	
		75.048	84.141	74.580	72.318	61.058	74.227	65.100	71.117	732	686			
		13.993.083	15.829.596	13.493.582	12.363.936	12.127.165	14.660.183	10.562.827	10.693.107	17.887	18.909			

NOTE

*Tavola 5
pag. 3 di 3*

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto aggiornato alla legge di assestamento 2018 (novembre 2018). 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 27 dicembre 2017, n. 205, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 29 dicembre 2017 (Suppl. Ordinario n. 62/L). "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018 – 2020"

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 2018

Allegato 2

Atto di indirizzo per l'anno 2018

(decreto ministeriale n. 373 del 20 luglio 2017)



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

2018

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 2019 nonché conseguenti a prestazioni rese con carattere di urgenza in assenza del perfezionamento delle procedure di impegno.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

In via preliminare, si osserva che il bilancio del Dicastero, relativamente alla categoria dei consumi intermedi, ha registrato nel 2018 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 2018, vi è da segnalare la sola posizione debitoria nei confronti della società Telecom Italia S.p.A. che assicura, al fine di garantire la sicurezza della navigazione marittima, servizi radioelettrici ed il funzionamento sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System).

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 pubblica, 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



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

capitolo 2200/01. Nonostante ciò, permane un debito riferito all'anno 2013 pari a 3,1 milioni di euro.

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 degli obbligatori servizi radiomarittimi 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 7 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 di contenimento della finanza pubblica (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., il C.d.R. 4 non ha potuto operare, durante l'esercizio finanziario 2018, alcuna rimodulazione delle risorse per la generale carenza di stanziamenti, in modo da non compromettere altri prioritari servizi di istituto.

La permanenza della situazione debitoria riferita al secondo semestre del 2013 (pari a complessivi 6,2 milioni di €) nei confronti della società Telecom S.p.A., risolta dal 2014, grazie all'adeguamento delle risorse da trasferire alla predetta società, è stata segnalata in varie occasioni al MEF – Dipartimento R.G.S. e all'Ufficio di Gabinetto del MIT, al fine di giungere alla definitiva risoluzione del problema.

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 è stata sanata, con riferimento all'E.F. 2018 per un importo pari a 3,1 milioni di euro e, con riferimento all'E.F. 2019 per l'ulteriore e definitivo importo pari a 3,1 milioni di euro. L'intervento attuato per evitare la formazione di ulteriori debiti ha previsto la sottoscrizione di apposito accordo remissorio presentato da detta società - 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



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

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 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 ritornare quest'anno a 4.000.000,00.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

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.

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.

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.

Inoltre, 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.

Infine, per il 2018 l'importo dovuto ad Acea è pari a 1.338.179,87 euro quale differenza fra 5.345.170,97 euro di spese maturate da Acea e quanto già erogato € 4.000.000,00 meno € 6.991,10 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.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

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 viepiù 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 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, è apparso necessario reintrodurre la normativa in parola in un idoneo veicolo normativo, in quanto i relativi compiti non sono venuti meno, affinché possa essere



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

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).

Per questa ragione nel corso dell'anno 2018, l'Amministrazione periferica del MIT provveditorati Interregionali OOPP di Lombardia ed Emilia Romagna, unitamente al MIPAAF, Dipartimento Politiche europee e internazionali e dello sviluppo rurale – Direzione Generale dello sviluppo rurale, hanno interessato il MEF, IGB, Ufficio X che ha richiesto a questo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di far conoscere il quadro normativo di riferimento.

Questo Ministero, con nota 23220 del 4 maggio 2018, ha illustrato tutte le criticità relative al tema dei sopralluoghi tecnici, rappresentando di aver garantito, mediante ricorso al finanziamento a carico del Fondo Consumi intermedi e le risorse allocate, a legislazione vigente sul cap.1208.3 1209.3 1210.3 l'esercizio del servizio di vigilanza ed alta sorveglianza sulla realizzazione e manutenzione di opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica.

IL MEF in esito a tale relazione ha assegnato con proprio decreto, in aggiunta agli ordinari stanziamenti di bilancio, a legislazione vigente, € 91.064,00 a valere sulle risorse del cap.1414 "Fondo di parte corrente alimentato dalle risorse finanziarie rinvenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti a seguito di verifica della sussistenza delle partite debitorie da ripartire tra i programmi di spesa dell'amministrazione" per saldare i debiti maturati a carico del cap.1240, ormai soppresso, per rimborsare ai dipendenti creditori le spese sostenute per l'effettuazione di detti sopralluoghi.

Infine il medesimo dicastero ha puntualizzato la necessità, nell'ipotesi in cui il MIT intendesse perseguire la reintroduzione della normativa soppressa, ferma restando la permanenza in capo al MIT medesimo dell'obbligo di vigilanza di cui sopra è cenno, di individuarne la relativa copertura finanziaria.

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 € 250.000,00 mentre non risultano debiti a carico del cap.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.

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. 1 – 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 corso dell'attuale esercizio finanziario sono stati predisposti i relativi decreti di pagamento.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

1.6 Spese Legali

I debiti fuori bilancio al 31.12.2018 e i pagamenti in conto sospeso - SOP ancora da ripianare al 31.12.2018 si riferiscono a spese obbligatorie derivanti da atti giudiziari che hanno visto soccombere l'Amministrazione delle Infrastrutture e Trasporti ed a seguito dei quali la stessa è stata condannata al pagamento di somme a titolo di sorte capitale, spese legali e compensi per CTU.

Tenuto conto dell'esiguo stanziamento in termini di competenza e cassa dei relativi capitoli di spesa (sia quelli di diretta pertinenza che quelli in gestione unificata) l'unico modo di far fronte ai pagamenti in parola risulta essere cd. pagamento "in conto sospeso".

Per quanto concerne i successivi ripianamenti alle Tesorerie competenti, trattandosi di spese di natura obbligatoria, 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" di cui all'art. 26 della Legge 31 Dicembre 2009, n. 196.

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

2.1 Piano di rientro

Nel 2018 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 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 2018 è, inoltre, proseguita l'attuazione del Piano di Razionalizzazione logistica elaborato nel 2016.



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 6 novembre 2012, n. 190, e successive modificazioni, concernente le "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione";

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

VISTO l'Atto di indirizzo del Presidente del Consiglio dei Ministri 28 novembre 2016, col quale sono stati individuati gli indirizzi programmatici prioritari dell'azione delle amministrazioni centrali dello Stato, che concorrono alla realizzazione del programma del Governo e che, attraverso il processo di pianificazione strategico-operativa, individuano, programmano e traducono in misure concrete le priorità strategiche da perseguire nei rispettivi ambiti di competenza;

VISTO l'Atto di indirizzo 15 giugno 2016, n. 212;

RITENUTO che occorre procedere all'avvio della pianificazione strategica per l'anno 2018, 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



Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

EMANA IL SEGUENTE

**ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE
L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE
DA REALIZZARSI NEL 2018**

1. 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 2018 si fonda sugli obiettivi politici di seguito indicati i quali, fermo restando il quadro programmatico generale definito per l'anno 2017, 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 di lungo periodo, stabilizzazione della finanza pubblica, trasparenza e prevenzione della corruzione.

Detta azione programmatica 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 rafforzamento e lo sviluppo degli indirizzi di Governo, nel quadro generale dell'attuale sistema economico nazionale ed internazionale, nel quale, pur in presenza di elementi perduranti di fragilità, grazie ad un'incessante azione di stimolo agli investimenti pubblici e privati, di riduzione del carico fiscale, di miglioramento del *business environment* e della capacità competitiva del "sistema Italia" nonché in virtù di un'impostazione della politica di bilancio orientata alla crescita economica e, al contempo, al graduale consolidamento delle finanze pubbliche, cominciano a delinearsi con maggiore evidenza segnali di risoluzione della crisi economica, i quali richiedono, in tutti i settori, ulteriori sforzi e rinnovate strategie per riprendere uno stabile cammino di sviluppo e pervenire al riavvio ed al consolidamento del ciclo produttivo e di una crescita duratura, sostenibile ed omogenea del Paese.

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 e complessivo delle infrastrutture e dei trasporti a sostegno dello sviluppo del sistema Paese, in un'ottica di orientamento costante al soddisfacimento



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

dell'interesse pubblico ed all'accrescimento del valore ancora inespresso delle risorse disponibili, al fine di garantire un'offerta di opere e servizi coerente con le esigenze della domanda proveniente dalla collettività, dai singoli utenti e dal mondo della produzione, in una realtà, come l'attuale, in cui la mobilità costituisce un efficace volano per l'intera economia.

Per assicurare il perseguimento degli indirizzi di settore 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 di riferimento ed in conformità degli indirizzi e delle dimensioni qualitative dell'azione amministrativa indicati nell'atto di indirizzo del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28 novembre 2016, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei settori di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2018, in linea con il contesto di programmazione comunitaria e nazionale.

PRIORITA' POLITICHE

Priorità politica 1 – Sicurezza

Aree di intervento:

- miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto ed in particolare:
 - a. nel trasporto stradale, proseguendo nel processo di consolidamento delle 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 e proseguendo gli interventi relativi ai piani e programmi di sicurezza stradale finalizzati alla riduzione dell'incidentalità in coerenza con gli obiettivi europei;
 - b. nel trasporto ferroviario, incrementando le azioni atte a garantire l'utilizzabilità della infrastruttura ferroviaria da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità attraverso il presidio delle attività necessarie a garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura e con adeguate iniziative nell'ambito dei servizi di



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

trasporto di passeggeri e di merci, con particolare riferimento al rinnovo e agli adeguamenti tecnologici del materiale rotabile a garanzia della sicurezza della circolazione;

- c. nel trasporto aereo, potenziando ulteriormente 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, consolidando e accrescendo, sulla base degli sviluppi della normativa internazionale e comunitaria in materia, gli standard qualitativi di sicurezza delle navi, anche mettendo pienamente a frutto, al riguardo, le attività di investigazione sulle cause dei sinistri in mare, e producendo statistiche sulla incidentalità nei trasporti marittimi e sugli infortuni a bordo delle navi;
- innalzamento dei livelli e degli standard di sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri ed, in particolare, nei programmi di messa in sicurezza delle dighe e degli edifici scolastici pubblici di competenza del Ministero, assicurando una crescente qualità delle opere e un'adeguata e costante manutenzione delle stesse;
- costante azione di efficientamento sia dell'organizzazione SAR (*search and rescue*), mediante l'adeguamento della componente aereo-navale ed infrastrutturale (compresi i siti VTS), sia delle attività istituzionali collegate alla sicurezza delle navi e dei porti (*safety e security*), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMISS (*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, nonché, ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, nei laghi.

Priorità politica 2 - Sviluppo delle infrastrutture

Aree di intervento:

- nel contesto della pianificazione pluriennale ed in coerenza con una progressiva e più spinta integrazione con le reti ed i corridoi europei e territoriali, immediata cantierizzazione e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali di competenza del Ministero, sia mediante le risorse disponibili su base nazionale che attraverso l'incremento del valore aggiunto apportato da un mirato, efficace e tempestivo ricorso



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

alle risorse dei fondi europei nell'ambito della pertinente programmazione comunitaria, con contestuale potenziamento delle attività di monitoraggio dei tempi di realizzazione delle opere;

- prosecuzione della pianificazione strategica delle opere prioritarie con la nuova metodologia, fortemente innovativa, diretta a cogliere le sfide cui il sistema infrastrutturale nazionale è sottoposto nell'attuale contesto globalizzato: senza trascurare le priorità date dalla Commissione europea sia per il PON 2014-2020 sia per la costruzione dello "spazio unico europeo dei trasporti", a livello nazionale la riprogrammazione dell'allocazione delle risorse in base a criteri da trasfondere nel Documento Pluriennale di pianificazione, deve avere come obiettivi l'accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo, la mobilità sostenibile e sicura, la qualità della vita e la competitività nelle aree urbane e metropolitane ed il sostegno alle politiche industriali di filiera e come linee strategiche d'azione la valorizzazione del patrimonio esistente, con una manutenzione profonda, il completamento o la scelta di nuove opere purché utili, snelle e condivise, anche rivedendo (*project review*) i progetti esistenti qualora datati o sovradimensionati, la realizzazione delle opere di integrazione modale e di valorizzazione dell'intermodalità, con particolare attenzione al trasporto ferroviario di persone e merci, lo sviluppo urbano sostenibile, con una rinnovata attenzione alla qualità del trasporto pubblico. Su tali basi va costruito un moderno sistema che sia di supporto all'economia ed alla crescita sostenibile, con un orizzonte di medio-lungo termine, nel quale definire opere certe, con risorse e tempi certi, in un percorso partecipato e condiviso con gli stakeholder, che costituisca premessa per il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica;
- potenziamento del portale *web* del Servizio contratti pubblici del Ministero in modo tale che tale strumento informatico possa diventare un riferimento per le stazioni appaltanti, gli operatori economici ed i cittadini ai fini della trasparenza e diffusione delle informazioni concernenti l'applicazione della disciplina sugli appalti pubblici;
- promozione del coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di opere infrastrutturali di interesse pubblico, nonché nel completamento e nella gestione di opere pubbliche incompiute, 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 degli impegni che vengano assunti dalle parti; la progressiva rimozione di vincoli e ostacoli procedurali che scoraggino il concorso di finanziatori e investitori privati;



Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- determinato e rinnovato 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 nelle varie modalità di trasporto;
- attività volte all'attuazione, nel trasporto marittimo, della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, in particolare per il gas naturale liquefatto (GNL);
- ulteriore sviluppo delle politiche per la città, tramite: la promozione di programmi di riqualificazione, manutenzione e sicurezza degli abitati e delle periferie, anche attraverso il potenziamento 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 le città; una adeguata risposta alle esigenze sociali delle fasce di popolazione più vulnerabili nel quadro di un rafforzamento dell'equità sociale; 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 delle città e delle aree colpite dagli eventi sismici ai fini della crescita e dello sviluppo dei relativi territori;
- completamento 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.

Priorità politica 3 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

- incremento di efficienza del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al consolidamento della *performance* degli scali marittimi nazionali ed al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda, all'integrazione delle catene logistiche, anche con l'adozione di misure concernenti:



Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- a. la valorizzazione ed il rilancio dell'intero cluster marittimo;
- b. il completamento e la messa a regime 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 preesistenti autorità portuali in "organismi di sistema", l'attuazione del nuovo modello di *governance*, la creazione dei previsti 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 costante messa a punto, attraverso la Conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale, di una regia centralizzata per raccordare ed armonizzare le scelte strategiche relative allo sviluppo della portualità nazionale e per mettere in campo 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 rinnovato sostegno e la promozione delle Autostrade del mare e dell'intermodalità, anche mediante l'attuazione delle forme di incentivazione del cosiddetto "marebonus";
- e. una rinnovata e costante tutela della continuità territoriale marittima, nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e dei servizi ed in linea con le indicazioni comunitarie; la prosecuzione, a livello nazionale ed europeo, delle attività di semplificazione, armonizzazione ed informatizzazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi dai porti, nonché di quelle afferenti il "ciclo nave" mediante lo Sportello Unico Nazionale; l'efficientamento dell'offerta di servizi a supporto dell'intera catena del trasporto e della logistica, anche attraverso l'estensione dell'interoperabilità del sistema NSW/PMIS con i sistemi informatici delle altre amministrazioni; l'attuazione di sistemi intelligenti ed automatici di monitoraggio e controllo del traffico navale secondo i principi dell'*e-Maritime* e dell'*e-Navigation*, al fine di potenziare la *safety* e la *security* e di assicurare informazioni e dati a beneficio della comunità degli operatori di settore;
- f. il completamento 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



Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

del mare;

- g. la pianificazione dello spazio marittimo al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime e dei trasporti marittimi in linea con la strategia del trasporto marittimo europeo fino al 2020.
- sviluppo sempre più sostenuto 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 e del traffico sulla rete dei trasporti e della logistica, per un uso sicuro delle reti, un maggiore controllo del trasporto merci, un minore impatto sotto il profilo ambientale, in armonia con la normativa comunitaria, e un efficace e proficuo impiego delle risorse finanziarie disponibili;
 - ulteriore e crescente sviluppo del trasporto ferroviario, con estensione e riqualificazione dei collegamenti e con l'obiettivo, tra l'altro, di trasferire sulla modalità ferroviaria quantità crescenti di traffico, anche avvalendosi degli strumenti di incentivazione previsti dal cosiddetto "ferrobonus", pervenendo altresì al completamento del processo di liberalizzazione ed alla piena apertura del mercato, nonché mettendo in atto specifici interventi di regolazione dello stesso e definendo 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, in particolare:
 - a. i processi di aggregazione delle imprese di autotrasporto e la revisione dei programmi di spesa, al fine di evitare contributi indifferenziati;
 - b. le azioni tese al miglioramento del sistema logistico, al rinnovo del parco circolante ed al rilevamento automatico di infrazioni al codice della strada;
 - promozione e rilancio della nautica da diporto, a sostegno della ripresa in atto del settore, con iniziative ed interventi di agevolazione fiscale, snellimento burocratico e semplificazione amministrativa, ulteriori e più mirate disposizioni sull'attività di noleggio, creazione di un sistema telematico centrale della nautica da diporto, attivazione di iniziative per la promozione di azioni finalizzate all'interconnessione degli impianti portuali turistici con le reti di trasporto e con i retrostanti ambiti urbani;
 - attività di regolazione del trasporto aereo e di promozione della razionalizzazione e



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

dell'efficientamento del settore, anche ponendo in essere azioni per:

- a. l'attuazione del Piano nazionale degli aeroporti e delle sue eventuali integrazioni;
 - b. il crescente sviluppo delle reti aeroportuali nell'ottica della specializzazione di ruolo degli scali di interesse nazionale in relazione ai bacini territoriali e del 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 e costi standard, la revisione degli orari di apertura degli aeroporti, la riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea in conformità delle previsioni della normativa comunitaria in materia;
 - e. l'incremento del trasporto merci, mediante iniziative dirette a superare gli ostacoli rappresentati dalle carenze infrastrutturali dedicate che ne impediscono lo sviluppo;
 - 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 gli orientamenti dell'Unione europea in materia;
- valorizzazione, ammodernamento ed ulteriore potenziamento ed efficientamento dell'offerta di servizi di trasporto pubblico locale (TPL), mediante:
- a. il potenziamento dell'Osservatorio sul TPL;
 - b. ulteriori eventuali interventi mirati di modifica normativa che possano favorire un più efficace coordinamento fra i diversi livelli territoriali ed il miglioramento dei criteri di assegnazione delle risorse tramite una più appropriata 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



Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

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;
- prosecuzione delle attività per la promozione e la 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

Aree di intervento:

- nuovo impulso allo snellimento delle procedure e crescente semplificazione amministrativa, anche mediante la promozione delle tecnologie digitali per l'accesso ai servizi e per i relativi pagamenti, in linea con gli obiettivi dell'Agenda digitale italiana, avendo come finalità una sempre più marcata riduzione degli oneri burocratici e la dematerializzazione dei servizi resi al cittadino in conformità degli indirizzi della politica comunitaria;
- ulteriori iniziative per la diffusione delle buone prassi tra gli uffici;
- sviluppo ampio ed uniforme dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione tramite la promozione e l'indicazione di priorità dei programmi ad alto contenuto tecnologico basati sull'impiego delle tecnologie digitali;
- attuazione, in linea con le più recenti innovazioni normative, 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;
- iniziative rafforzate di promozione della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza attraverso l'attuazione di quanto previsto nel Piano triennale per la prevenzione della corruzione, alla luce delle recenti innovazioni normative in materia; sviluppo del sistema di monitoraggio dell'efficacia delle misure di prevenzione della corruzione adottate;
- miglioramento del livello di qualità dei servizi resi dal Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche e la piena implementazione delle politiche per la qualità tramite la razionalizzazione degli assetti operativi ed un ottimale e



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

razionale impiego delle risorse strumentali deputate all'assolvimento delle varie funzioni istituzionali;

- costante potenziamento della comunicazione per gestire e migliorare le relazioni interne e con cittadini e stakeholder, attraverso l'utilizzo delle moderne tecnologie digitali che consentono modalità di interazione, di partecipazione e di accesso per la comunicazione via web e consolidamento e sviluppo della piattaforma di servizi *open* diretti a raccogliere ed offrire dati sui diversi attori del settore della mobilità, al fine di migliorare l'esperienza di viaggio degli utenti;
- iniziative per la valorizzazione professionale delle risorse interne e per il miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso lo sviluppo di nuove modalità di lavoro in luoghi diversi dalla sede dell'ufficio di appartenenza, ovvero del cosiddetto "telelavoro".


Graziano Delrio

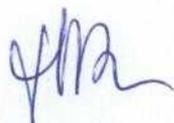


Tavola 1 Riepilogo della situazione debitoria dell'Amministrazione (valori in euro)

Categoria economica	Situazione debitoria al 31 dicembre 2018	Smaltimento debiti
Ctg 2	23.335.738,50	1.754.334,25
Ctg 12	43.030.899,50	23.717.434,20
Ctg 21	20.392.544,30	17.010,00
Ctg 26	17.838,14	0,00
Totale	86.777.020,44	25.488.778,45

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (anno di riferimento)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2	3	32	3	1185	1	Spese per accertamenti sanitari	3.005,63	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	32	3	1185	1	Spese per accertamenti sanitari	47,67	2013				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Sud
2	3	32	3	1185	1	Spese per accertamenti sanitari	86,90	2014				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Sud
2	3	13	1	1232	7	Spese per la sorveglianza sanitaria e sicurezza sui luoghi di lavoro	5.490,60	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	13	1	1232	7	Spese per la sorveglianza sanitaria e sicurezza sui luoghi di lavoro	299,39	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1232	18	Spese relative alla manutenzione di impianti e attrezzature, all' adeguamento della sicurezza nei luoghi di lavoro ed agli interventi di piccola manutenzione sugli immobili	36.146,34	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	13	1	1232	18	Spese relative alla manutenzione di impianti e attrezzature, all' adeguamento della sicurezza nei luoghi di lavoro ed agli interventi di piccola manutenzione sugli immobili	5.429,56	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1232	19	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine e impianti	3.642,31	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	13	1	1232	19	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine, impianti	5.583,04	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1232	19	Spese per acquisto di cancelleria, di stampati speciali e quanto altro possa occorrere per il funzionamento degli uffici - noleggio e trasporto mobili, macchine, impianti		2009				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Sud
									401,97			

2	3	13	1	1232	26	Spese per il pagamento dei canoni acqua, luce, energia elettrica, gas e telefoni, conversazioni telefoniche nonché per la pulizia, il riscaldamento ed il condizionamento d'aria dei locali	86.501,00	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	13	1	1232	26	Spese per il pagamento dei canoni acqua, luce, energia elettrica, gas e telefoni, conversazioni telefoniche nonché per la pulizia, il riscaldamento ed il condizionamento d'aria dei locali	35.955,87	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1232	26	Spese per il pagamento dei canoni acqua, luce, energia elettrica, gas e telefoni, conversazioni telefoniche nonché per la pulizia, il riscaldamento ed il condizionamento d'aria dei locali	2.891,98	2016				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Sud
2	3	13	1	1232	26	Spese per il pagamento dei canoni acqua, luce, energia elettrica, gas e telefoni, conversazioni telefoniche nonché per la pulizia, il riscaldamento ed il condizionamento d'aria dei locali	2.201,18	2018				Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Sud

2	3	13	1	1232	40	Tasse comunali per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti urbani	10.542,00	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	13	1	1232	40	Tasse comunali per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti urbani	1.304,00	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1233	1	spese per studi, indagini, esperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali attuata anche attraverso il centro di coordinamento per la sicurezza stradale, mezzi necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione. spese per il funzionamento del cciss - centro di coordinamento per la sicurezza stradale	2.685,80	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1235	3	Spese per la gestione delle attrezzature tecniche, i servizi del D.T.T., comprese quelle dei capannoni, aree e sale di prova in cui sono installate e custodite nonché spese per le attrezzature specifiche in dotazione al personale operatore	144.566,46	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
2	3	13	1	1235	3	Spese relative alla gestione delle attrezzature tecniche per i servizi del Dipartimento dei trasporti terrestri, comprese quelle dei capannoni, aree e sale di prova in cui sono installate e custodite nonché spese per le attrezzature specifiche in dotazione al personale operatore	12.777,65	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	1	1235	3	Spese relative alla gestione delle attrezzature tecniche per i servizi del Dipartimento dei trasporti terrestri, comprese quelle dei capannoni, aree e sale di prova in cui sono installate e custodite nonché spese per le attrezzature specifiche in dotazione al personale operatore		2017		1.324,82	Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Sud
2	3	32	3	1256	1	Spese per l'attuazione di corsi di preparazione, formazione, aggiornamento e perfezionamento del personale, ecc.	22.000,00	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Nord-Ovest

2	3	32	3	1256	1	spese per attuazione di corsi di preparazione formazione e perfezionamento del personale. Partecipazione alle spese per corsi indetti da Enti, Istituti ed Amministrazioni varie	438,00	2018			Dati comunicati dalla Direzione generale territoriale del Centro
2	3	13	2	1294	1	Spese per il funzionamento del Comitato centrale e dei comitati provinciali...e per interventi a sostegno dell'autotrasporto	0,00	2018	44.118,70		Debito formatosi nel 2018 a seguito di accordo transattivo e pagato nello stesso anno
2	3	13	2	1294	1	Spese per il funzionamento del Comitato centrale e dei comitati provinciali...e per interventi a sostegno dell'autotrasporto	0,00	2018	374.812,57		Debito formatosi nel 2018 a seguito di accordo transattivo e pagato nello stesso anno

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre 2018	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	Stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2	3	13	2	1329	1	SOMME ASSEGNATE ALLA CONSULTA DELL'AUTOTRASPORTO	0,00	2015	69,28	9.197,28	9.197,28	Trattasi di debito vs la Tesoreria Centrale per il ripianamento dei SOP emessi nel 2015 per pagamenti in c/sospeso per un totale di € 9.197,28 a favore del personale della soppressa Consulta dell'autotrasporto in esecuzione di provvedimenti giurisdizionali aventi efficacia esecutiva ed attualmente riversato in conto IGEP.A.
2	3	32	3	1238	17	SPESE PER ACQUISTO CANCELLERIA, STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI, NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	38.406,49	2017				
2	2	14	10	1208		spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati	916.255,43	2016				
2	2	14	10	1208		spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati	162.100,34	2017				
2	2	14	10	1208		spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati	780.268,00	2018				
2	3	14	10	1208	1		1.984,96	2017				
2	3	14	10	1208	1		420,05	2017				
2	3	14	10	1208	1		1.654,44	2017				
2	3	14	10	1208	1		2.274,95	2017				
2	3	14	10	1238	6		19.166,09	2016				
2	3	14	10	1238	6		15.121,90	2016				
2	2	14	10	1208	1		199.771,50					
2	2	14	10	1208	34		43.049,89					
Totale categoria economica 2							2.180.474,04		69,28			
12	2	2	12	1640	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI...	1.099.643,37	2018		€ -		
12	2	2	12	1619	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI...	18.638,88	2018		€ -		
12	2	2	12	1629	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI...	2.032,75	2018		€ -		
12	2	2	12	1211	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI...	4.222,00	2018		€ -		

