

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CLXIV
n. 2

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

(Anno 2020)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(GIOVANNINI)

Trasmessa alla Presidenza il 20 ottobre 2022

PAGINA BIANCA



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

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 2020

Giugno 2021

Sommario

Premessa	4
1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche	5
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione.....	5
3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane	5
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti.....	11
Priorità politica – 1 “Sicurezza”	14
Obiettivi strategici correlati:	14
1.1 Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto	14
1.2 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	45
1.3 Miglioramento della sicurezza nei cantieri di opere infrastrutturali lineari	49
1.4 Miglioramento della sicurezza nei cantieri di opere infrastrutturali puntuali.....	49
1.5 Miglioramento della sicurezza attraverso un piano periodico di manutenzione delle opere puntuali esistenti e di nuova costruzione	51
1.6 Miglioramento della sicurezza attraverso un piano periodico di manutenzione delle opere lineari esistenti e di nuova costruzione.....	51
1.7 Garantire la salvaguardia della vita umana in mare, attraverso l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	54
Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”	60
Obiettivi strategici correlati:	60
2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori	60
2.2 Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo	69
2.3 Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL	87
Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”	94
Obiettivi strategici correlati:	94
3.1 Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci	94
3.2 Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare lato terra.....	109
3.3 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale.....	114
3.4 Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL	124
3.5 Garantire l'efficientamento tecnologico e l'operatività del Corpo delle Capitanerie di porto per contribuire alla migliore fruibilità dei porti e del mare.....	125
Priorità politica 4 – “Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero”	127
Obiettivi strategici correlati:	127
4.1 Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi.	127

<u>TAVOLE.....</u>	<u>130</u>
<i>Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2020.....</i>	<i>131</i>
<i>Tavola 2 – Personale civile.....</i>	<i>135</i>
<i>Tavola 2 bis – Personale militare.....</i>	<i>136</i>
<i>Tavola 3 – Personale civile.....</i>	<i>137</i>
<i>Tavola 3 bis – Personale militare.....</i>	<i>138</i>
<i>Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2020 correlati alle priorità politiche</i>	<i>139</i>
<i>Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche (importi in migliaia di euro).....</i>	<i>147</i>
<u>Allegato 1 Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2020.....</u>	<u>151</u>
<u>Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2020 (decreto ministeriale n. 342 del 1 agosto 2019)</u>	<u>152</u>

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, ora denominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il 2020, 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 2020, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 342 del 1° agosto 2019 (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 2020, 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 2020*”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

Nel 2020 l'organizzazione di primo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è era 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*”; la struttura organizzativa di primo livello è stata successivamente modificata con il DPCM 23 dicembre 2020, n. 190. 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.

Secondo il DPCM 72/2014, 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. Il Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici ed il 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. Con il decreto 26 giugno 2019, recante “Individuazione e disciplina degli uffici di livello dirigenziale non generale del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto”, si è proceduto all'aggiornamento delle strutture di livello dirigenziale non generale del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, al fine di adeguare le stesse all'esercizio delle attribuzioni di cui all'art. 13 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, ferme restando le dotazioni organiche previste per gli Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto (decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66). L'assetto organizzativo del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera è il seguente:
 - i) una struttura centrale (Comando generale), con compiti di direzione, coordinamento, ed ispettivi, nonché di gestione ed impiego del personale militare del Corpo e di gestione, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo, quale Centro nazionale di coordinamento nazionale del soccorso marittimo e di Centro Nazionale Controllo pesca. Inoltre il Comando Generale è titolare della funzione di amministrazione attiva a livello centrale in materia di Sicurezza della Navigazione e per gli aspetti di competenza tecnica in materia di personale marittimo;
 - ii) una struttura periferica, distribuita lungo i circa ottomila chilometri di costa del Paese, articolata in Comandi territoriali (15 Direzioni marittime, 55 Capitanerie di porto, 50 Uffici circondariali marittimi, 108 Uffici locali marittimi e 52 Delegazioni di spiaggia) e Comandi squisitamente operativi (Reparto supporto navale, Basi aeromobili, Sezione elicotteri, Centri VTS, Nuclei operatori subacquei e Centrale COSPAS-SARSAT), che svolgono funzioni sia amministrative, sia tecniche-operative, inerenti il soccorso e la ricerca in mare, la sicurezza della navigazione e dei porti e la *governance* dei porti che non sono sede di Autorità Portuale, il monitoraggio del traffico marittimo, i controlli delle coste e la tutela del mare e delle sue risorse, il rilascio di documenti, autorizzazioni e abilitazioni per l'esercizio della navigazione.
 - Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, che svolge attività di consulenza 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 vigilanza istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194 e riorganizzata con decreto ministeriale 31 maggio

2019, n. 226; nell'ambito della Struttura opera il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NVVIP), che svolge le funzioni di cui all'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228;

- il Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO) istituito con decreto ministeriale 15 aprile 2002, che secondo l'articolo 1, comma 2 dello stesso decreto, fa capo ad un unico Direttore, che agisce con autonomia funzionale ed opera alle dirette dipendenze del Ministro;
- la direzione centrale della Mobilitazione e dei Trasporti, con competenze stabilite dalla legge 21 maggio 1940, n. 415 e dal decreto interministeriale n. 15 del 22 gennaio 2015;
- la direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, chiamata a svolgere i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in materia di sicurezza ferroviaria e di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi;
- la struttura tecnica per il controllo interno del Ministero sotto il controllo diretto del Ministro, istituita con decreto-legge 21 settembre 2019, n. 104, convertito, con modificazioni, nella legge n. 18 novembre 2019, n. 132. Il citato decreto-legge ha previsto l'istituzione di una struttura tecnica per il controllo interno del Ministero, fino al 31 dicembre 2020, con una dotazione di 15 unità di personale, sotto il controllo diretto del Ministro. La struttura tecnica viene istituita al fine di potenziare i controlli di regolarità amministrativa e contabile e di controllo di gestione (comma 1). Ai sensi del comma 2 tale struttura tecnica non incide sulle competenze dei capi di dipartimento (è infatti fatto salvo quanto stabilito dall'articolo 5 della legge n. 300 del 1999) e sono inoltre mantenute ferme le previsioni dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 150 del 2009 che disciplina l'Organismo indipendente di valutazione della performance.

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

Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione CDR n. 1

Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici CDR n. 2

Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale CDR n. 3

Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto CDR n. 4

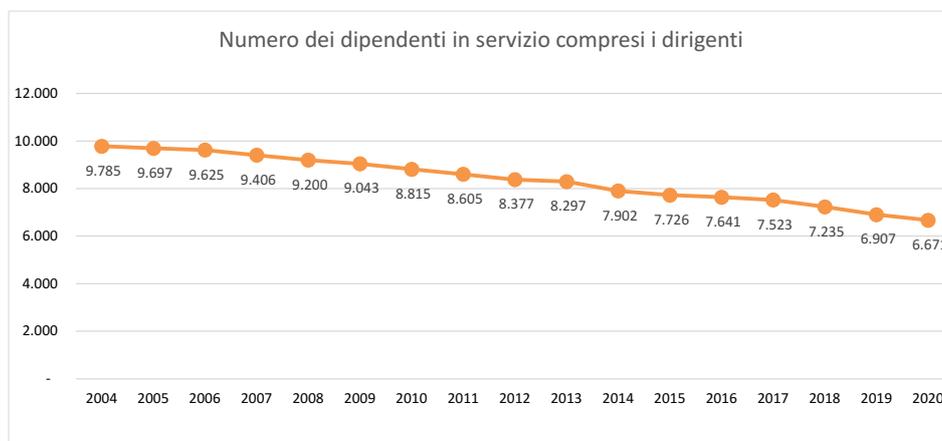
Consiglio superiore dei lavori pubblici CDR n. 5

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 SpA (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 6.907 unità nel 2019.

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	7.235	-288	-3,83
2019	6.907	-328	-4,53
2020	6.671	-236	-3,42



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 SpA, pari a circa 120 unità.

La lenta e progressiva contrazione del personale presente, dovuta alle misure di riduzione delle assunzioni, incide negativamente sull'attività degli uffici territoriali, che si contraddistinguono per l'apertura giornaliera al pubblico e per la necessità di corrispondere alle necessità di una utenza indifferenziata (cittadini ed imprese). In tale contesto emergono periodicamente situazioni di criticità, che sono talvolta così evidenti da provocare la segnalazione delle rispettive Prefetture o la presentazione di specifiche interrogazioni parlamentari.

Tale situazione è stata resa ancor più critica, nel corso del 2020, a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19.

La cessazione di circa 1.000 unità di personale avvenuta nel triennio 2017/2019 è stata solo in parte compensata con l'assunzione, nel medesimo periodo, di circa 250 unità (di vari profili professionali sia di terza che di seconda area) tramite scorrimento di graduatorie Ripam e di 148 unità di terza area a seguito di specifico concorso per il profilo di funzionario ingegnere-architetto.

Il raffronto tra il numero dei presenti al 31 dicembre 2020 e la dotazione organica vigente al 2020 (DPCM 30/09/2014) mostra una preoccupante situazione di carenza di personale dovuta al crescere dei pensionamenti, che per via della normativa "quota 100", sono stati circa 1.300 unità nell'ultimo triennio, mostrando una carenza di personale rispetto alla dotazione pari circa al 17%.

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	
	2019	2020	2019	2020
Ufficiali Ammiragli	20	20	19	18
Ufficiali superiori	564	564	692	716
Totale dirigenti	584	584	711	734
Ufficiali	681	681	654	574
Sottufficiali	4.100	4.100	4.228	4.235
Graduati	3.500	3.500	3.272	3.259
Truppa	1.775	1.775	1.728	1.753
Totale personale non dirigente	10.056	10.056	9.882	9.821
TOTALE	10.640	10.640	10.593	10.555

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	10.784	294,00	2,80
2019	10.593	-191,00	-1,77
2020	10.555	-38,00	-0,36



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2020 (Tavola 2, pag. 135 e Tavola 2 bis, pag. 136);
- 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. 137 e Tavola 3 bis pag. 138).

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

Con il decreto ministeriale 15 gennaio 2020, n. 27, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2020, 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. 139) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, i connessi obiettivi operativi ed i Centri di responsabilità amministrativa coinvolti e, nella Tavola 5 (pag. 147), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziata, impegnate e spese nell'anno 2020, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2019 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2021 e il 2022. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2019 e il 2020, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2021 e il 2022 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2020 con quelli dell'esercizio finanziario 2019 evidenzia, a livello globale, un incremento a livello delle risorse stanziata che supera il 42%, a differenza della precedente annualità in cui si registrava un decremento percentuale delle risorse di circa il 19%.

		Stanziam definitivi di competenza	Stanziam definitivi di competenza	Variation assoluta	Variation percentuale
Missioni	Programmi	2019	2020		
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	814.238	861.718	47.480	5,83
Totale		814.238	861.718	47.480	5,83
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	318.992	294.776	-24.216	-7,59
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	337.812	548.414	210.602	62,34
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	83.994	220.417	136.423	162,42
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	437.931	1.213.600	775.669	177,12
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	6.318.980	7.115.311	796.331	12,60
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	752.329	685.990	-66.339	-8,82
Totale		8.250.038	10.078.508	1.828.470	22,16
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	175.718	193.513	17.795	10,13
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	8.143	7.500	-643	-7,90
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	1.917.815	1.874.746	-43.069	-2,25
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	1.262.977	4.735.210	3.472.233	274,92
Totale		3.364.653	6.810.969	3.446.316	102,43
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	252.825	385.957	133.132	52,66
Totale		252.825	385.957	133.132	52,66
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	15.147	19.420	4.273	28,21
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	61.471	61.833	362	0,59
Totale		76.618	81.253	4.635	6,05
	TOTALE	12.758.372	18.218.405	5.460.033	42,80

Tutte le Missioni di bilancio registrano un incremento degli stanziamenti definitivi, in alcuni casi anche sostanziali, in particolare, si evidenzia che:

- nell'ambito della Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" in cui le risorse aumentano del 22% circa, alcuni programmi, "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" gli stanziamenti definitivi sia in termini assoluti che percentuali sono notevolmente cresciuti, a differenza delle precedenti annualità in cui hanno subito decrementi considerevoli (fino al 50% nel periodo

2018/2019) delle risorse assegnate. Registrano un decremento seppur lieve, “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne” e “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”;

- nell’ambito della Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” le risorse stanziare sono quasi raddoppiate rispetto all’anno precedente; in termini assoluti il programma “Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali” più degli altri, vede quasi triplicato lo stanziamento;
- la missione 19 “Casa e assetto urbanistico” registra un ulteriore incremento delle risorse stanziare nei due anni pari al 52%, a differenza degli anni precedenti;
- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche” registra complessivamente un incremento pari al 6%.

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 Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto

Tale obiettivo è 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”, 13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per le vie d’acqua interne” e nell’ambito della missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” al programma 14.11 “Sistemi stradali ed autostradali, ferroviari ed intermodali”.

Il Ministero si è impegnato, nel corso del 2020 in diverse attività che hanno impatto sulla **sicurezza delle infrastrutture legate alle varie modalità di trasporto** attraverso il monitoraggio dei livelli di servizio sia della rete autostradale che sulla rete gestita da ANAS SpA.

A partire dal 2016, gli uffici del Ministero sono impegnati infatti in una attività di verifica del rispetto di **livelli di servizio della rete autostradale in concessione** mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi da raffrontare a standard prefissati dalle convenzioni stipulate con le società concessionarie.

Le misurazioni vengono effettuate sull'intera rete autostradale gestita dalle società concessionarie, suddivisa in tronchi della lunghezza massima di 80 km ciascuno, il numero complessivo dei tronchi è pari a 91.

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 2020, sono state effettuate 83 visite, che rappresentano circa il 46% delle visite programmate e non raggiunge la percentuale dell'obiettivo proposto. Le cause dello scostamento sono da attribuire alla carenza di personale, oltre che alla situazione di emergenza sanitaria.

Nel corso delle visite sono state rilevate 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; manutenzione del verde; recinzione autostradale incluse aree di servizio.

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 SpA*.

I rapporti tra l'Anas SpA, 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 già dal 2015, di indicatori di *performance* utili per monitorare i servizi resi dal gestore sulla qualità dei servizi offerti.

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 riportata di seguito, per individuare criticità ed elementi per migliorare la qualità dei servizi offerti.

Si rammenta innanzitutto che nella revisione dell'Allegato B del Contratto di Programma 2016 - 20 è stato formalmente introdotto il nuovo termine del 28/2 dell'anno successivo a quello di riferimento per la trasmissione dei report completi.

A seguito della disamina della documentazione trasmessa da Anas a supporto della rendicontazione e della documentazione successivamente prodotta e trasmessa ad integrazione si riportano di seguito gli esiti delle verifiche condotte per l'anno 2019, nonché alcune osservazioni/prescrizioni sul preconsuntivo dei servizi per l'anno 2020 di cui Anas dovrà tenere conto.

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.

La prestazione di ANAS, come previsto nel Contratto di Programma Anas-MIT per l'anno 2019 viene valutata su 19 servizi classificati come segue in macro-categorie; si rammenta che dal 2017 è stata introdotta la Terza macro-categoria relativa alla Manutenzione Straordinaria Diffusa.

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
	17.	Gestione sgombro neve ed antigelo
MANUTENZIONE STRAORDINARIA DIFFUSA	18.	Interventi sui Piani Viabili
	19.	Interventi sulle Barriere di sicurezza

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 come indicato nella seguente tabella:

CONTRATTO DI PROGRAMMA ANNO 2019

SERVIZIO	Ordinaria (km)	Emergenziale (km)
1 Pavimentazione Stradale	12.000 (**)	intera rete in gestione
2 Segnaletica Orizzontale	15.000	<i>Non Previsto</i>
3 Segnaletica Verticale	12.000	intera rete in gestione
4 Impianti Illuminazione	100 Gallerie (*)	intera rete in gestione
5 Impianti Tecnologici	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione
6 Barriere Di Sicurezza	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione
7 Sfalcio Erba E Manutenzione Verde	13.000	<i>Non Previsto</i>
8 Pulizia Piano Viabile	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione
9 Gestione Sgombro Neve E Antigelo	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione

(*) gallerie tutte appartenenti alla rete TEN-T

(**)da all. B del CdP 2016 – 20 aggiornato: perimetro indagato pavimentazioni: circa. 12.000 km: su 9.030 km verranno effettuati i rilievi di CAT - IRI- MPD con ERMES; su 2.971 km verranno effettuati rilievi delle caratteristiche superficiali con CARTESIO quindi tramite LCMS (laser crack measurement system) verrà restituito il dato sullo stato fessurativo della pavimentazione, oltre che IRI E MP

IR intera rete in gestione

Per ogni categoria va quindi determinato l'indicatore della prestazione calcolato come media ponderata di entrambe le tipologie (Pavimentazione, Segnaletica Verticale e Illuminazione) oppure uguale all'unica tipologia prevista.

PRIMA MACRO-CATEGORIA (Servizi 1-8)**MANTENIMENTO ED AGGIORNAMENTO DEL CATASTO STRADE
SEGNALETICA ORIZZONTALE**

Il servizio comprende le attività svolte da Anas SpA, 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.

L'Anas è vincolata da accordi sottoscritti nel vigente Contratto di Programma a mettere a disposizione del Concedente Ministero tutte le informazioni contenute nelle proprie banche dati e pertanto, è stata invitata al caricamento massivo e completo dei dati richiesti dall'Archivio Informatico Nazionale Opere Pubbliche, relativamente alle informazioni in possesso sulle sezioni funzionali relative a (1) Ponti, viadotti e cavalcavia stradali, (3) Strade, (7) Gallerie, comprensivo delle schede di ispezione delle opere.

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

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

Già 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.

Fin dalla disamina della medesima relazione relativa all'annualità 2017 questo Ministero aveva rilevato 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. In considerazione delle criticità riscontrate, e tenendo conto da una parte della necessità imprescindibile di definire una metodologia quanto più affidabile per il monitoraggio dei ponti e per la definizione delle priorità degli interventi, dall'altra la necessità di approfondire il tema del monitoraggio dinamico delle opere, anche attraverso un parere tecnico al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente alla procedura di vigilanza di ponti e viadotti, nonché ai sistemi di monitoraggio dinamico delle opere.

In particolare le professionalità impiegate per i controlli trimestrali diffusi (prevalentemente personale operativo), non paiono fornire adeguate garanzie di competenza e formazione, necessarie allo svolgimento delle onerose funzioni attribuite che richiedono, viceversa, altissima e specifica professionalità.

L'argomento, d'altronde, oltre che all'attenzione di questa Amministrazione, risulta a quella degli organi interni di controllo della Società, quali Internal Auditing e Collegio Sindacale, come può evincersi dagli esami dei verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed in particolare del Collegio Sindacale che, in diverse sedute, ha focalizzato la propria attenzione sulla possibile inadeguatezza di alcune delle procedure di controllo riservate a ponti e viadotti. Attività di estrema delicatezza, anche alla luce dei tragici eventi susseguitisi nel recente passato.

La procedura di Gestione e Vigilanza di ponti e viadotti adottata da Anas, dovrà essere verificata e rielaborata alla luce delle Linee Guida per il Monitoraggio, la valutazione della Sicurezza Strutturale e la Classificazione del rischio dei Ponti Esistenti redatte dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici.

In particolare, si ricorda che le summenzionate Linee Guida, nella parte Terza, definiscono la frequenza delle ispezioni "Ordinarie" quale funzione della "Classe di Attenzione" precedentemente individuata per il singolo manufatto seguendo le procedure di cui alla parte Prima delle Linee Guida, secondo la tabella:

CDA	Bassa	Medio-Bassa	Media	Medio-Alta	Alta
Frequenza	Annuale	9 mesi	Semestrale	In funzione del monitoraggio o trimestrale	In funzione del monitoraggio o trimestrale

Si evince che solo la conoscenza approfondita di ogni singola opera può dare corrette indicazioni sulla periodicità delle visite da effettuare.

Le ispezioni ordinarie previste nelle “Linee guida” non sono semplici ispezioni “visive”: esse devono essere condotte visivamente e con l’ausilio di semplici strumenti, quali martelli, strumenti di misura delle lunghezze, sensori portatili, eccetera. Per la conduzione delle ispezioni sarà possibile avvalersi di droni o di mezzi teleguidati o robotizzati dotati di ottica nei campi visibile e infrarosso ovvero mediante scanner RGB. Nel corso delle ispezioni ordinarie è raccomandata l’esecuzione di semplici test non distruttivi quali prove sclerometriche, misure di spessori di protezione, misure di umidità e PH (anche mediante applicazione di soluzione di fenoltaleina), misure di potenziale elettrico, eccetera. Per le pavimentazioni, oltre alla caratterizzazione visiva dei difetti, possono essere eseguite scansioni con veicoli attrezzati o attrezzature a conduzione manuale.

Le ispezioni ordinarie, oltre che le strutture, le opere di fondazione e le dotazioni ausiliarie, devono riguardare le condizioni dell’ambiente circostante ai fini del rilevamento di situazioni anomale con riferimento al rischio alluvioni e frane.

Le ispezioni ordinarie devono essere condotte da personale opportunamente addestrato e competente.

Analogamente, le “ispezioni straordinarie” definite dalle linee Guida hanno lo scopo di acquisire informazioni utili ad approfondire la conoscenza dei fenomeni di degrado e della condizione strutturale dell’opera quando le ispezioni ordinarie abbiano riscontrato criticità evidenti e, in ogni caso, l’esecuzione di ispezioni straordinarie deve avvenire non oltre 5 anni dalla precedente ispezione per manufatti con Classi di Attenzione Bassa e Medio-Bassa e non oltre 2 anni negli altri casi. Tali ispezioni richiedono una formazione specialistica del personale che le effettua, nonché l’effettuazione di una campagna di indagini mirata.

In sintesi pertanto, l’intero processo di monitoraggio ad oggi adottato da Anas dovrà essere profondamente rivisto alla luce delle Linee guida, dando evidenza del livello di conoscenza iniziale della singola opera e della sua classificazione in livelli di attenzione. Particolare cura andrà posta nei criteri di selezione e nella formazione specialistica del personale tecnico incaricato dello svolgimento delle ispezioni, sia ordinarie che straordinarie.

Ispezioni 2019 - Riguardo alla consistenza delle ispezioni effettuate nel corso dell’anno 2019, sia ricorrenti che principali, si riassume nelle tabelle il dato quantitativo desunto dalla relazione presentata:

Numero totale di opere Anas	Numero totale di ispezioni trimestrali effettuate
14.506	50.761

Numero di opere principali Anas	Numero totale di ispezioni principali effettuate
5.001	3.886

Si deduce pertanto un mancato raggiungimento delle presunte 4 ispezioni ricorrenti annue e della ispezione obbligatoria annua di ogni opera principale della rete Anas.

Peraltro dall'analisi della tabella della distribuzione delle ispezioni principali per Regione, si osserva che talvolta il numero di ispezioni principali supera il numero di opere principali per singola regione:

Sono stati richiesti ad Anas chiarimenti in merito a tale aspetto e, in particolare, è stato richiesto il dettaglio del numero di opere principali su cui è stata effettuata l'ispezione principale, e il numero di opere non principali su cui, in esito alle ispezioni ricorrenti, è stata richiesta l'ispezione principale e, di queste ultime, il numero di opere su cui è stata poi effettuata ispezione principale.

Per completezza di informazioni, si è richiesto inoltre di voler trasmettere sia il numero di ispezioni approfondite richieste in esito alle ispezioni principali e il numero di ispezioni approfondite effettuate che gli esiti di tutte le ispezioni svolte, anche in forma sintetica.

Riguardo alle ispezioni sui sovrappassi non di proprietà Anas sono riportati in relazione i dati riepilogativi delle ispezioni trimestrali svolte:

Numero totale di sovrappassi non Anas	Numero totale di ispezioni trimestrali effettuate
2.896	9.509

Ad oggi nessuna ispezione principale è stata effettuata sui sovrappassi non Anas; tuttavia Anas si impegna da ora ad implementare per i sovrappassi tutte le procedure già previste per i ponti. Tali procedure consentiranno di effettuare le ispezioni principali su tutti i sovrappassi con luce superiore ai 30 metri.

In conclusione, è stato richiesto ad Anas, in esito alla campagna di ispezioni effettuate nell'anno 2019, di voler trasmettere una lista delle opere per le quali Codesta Società intenda programmare la manutenzione, anche nell'ambito del nuovo Piano di manutenzione straordinaria di ponti e viadotti per il quale è in corso di redazione apposita Convenzione.

Dalla relazione si evince inoltre che Anas, alla luce dei finanziamenti stanziati con la revisione dl CdP vigente finalizzati al monitoraggio delle opere, sta procedendo, mediante quattro bandi di gara per Accordo Quadro, all'acquisizione di impianti tecnologici finalizzati alla realizzazione di un sistema di monitoraggio delle opere e, parallelamente, ha deciso di sviluppare un proprio software che consenta di elaborare i dati misurati dalla strumentazione di monitoraggio

installata sulle opere d'arte tramite le attività di cui alle suddette quattro procedure di gara.

Lo sviluppo del software è affidato ricorrendo ad una procedura condotta ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs 50/2016 e s.m.i., per un importo inferiore alle soglie fissate dall'art. 35 del medesimo D.Lgs. 50/2016, coinvolgendo le principali università italiane impegnate nel tema dell'analisi dinamica della strutture.

Anas riferisce che è in corso la selezione delle opere, circa 100, oggetto di monitoraggio dinamico; la scelta sarà funzione “dell'importanza dell'itinerario servito, delle caratteristiche geometrico-strutturali nonché della posizione geografica, in relazione alla pericolosità sismica e idraulica del territorio”.

Sorveglianza e ispezioni delle gallerie

La rete stradale in gestione ad ANAS, proprio per l'orografia del territorio italiano, ha una importante componente di sviluppo di tratti in galleria, per un totale complessivo di circa 1000 km per un numero di 1950 gallerie totali.

Nel corso del 2019 sono state compiute delle prime ispezioni da parte di personale ANAS, ispezioni ricorrenti visive con personale in movimento, con lo scopo di evidenziare eventuali situazioni meritevoli di successivi approfondimenti. Il piano di sorveglianza e ispezioni ha pertanto iniziato ad includere a pieno titolo le gallerie della rete stradale, incluse le numerose gallerie presenti sulle strade di rientro, queste ultime spesso con problematiche.

Di queste gallerie l'attenzione, in relazione al monitoraggio dei rivestimenti, è oggi incentrata su quelle costruite prima dell'anno 2000, in numero pari a 1555 per uno sviluppo totale di circa 700km, e per le quali si stanno pianificando, nei casi emersi dai rapporti ispettivi e dalle indagini, le adeguate misure di manutenzione programmata al fine di prolungare la vita utile dell'opera e mantenerne inalterate la funzionalità e la sicurezza per gli utenti.

Sulle gallerie suddette sono state effettuate delle prime ispezioni da parte di personale ANAS, ispezioni ricorrenti visive con personale in movimento, con lo scopo di evidenziare eventuali situazioni meritevoli di successivi approfondimenti.

Nel corso del 2019 sono state effettuate in totale 5.573 ispezioni ricorrenti.

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. Della gestione e degli esiti della vigilanza (accertamenti, rilascio provvedimenti, provvedimenti sanzionatori ecc.) è prevista la redazione di appositi report che sono annualmente trasmessi a questo Ministero.

Per l'anno 2019 nell'ambito della “Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale” il Ministero, ha fornito alcune raccomandazioni all'Anas SpA su temi riportati:

- Trasporti eccezionali e rilascio concessioni: si ravvisa la necessità di implementare, nel sistema informativo di catasto strade utilizzato in Anas, l'informazione relativa alla percorribilità delle strade da parte dei mezzi;

tale informazione dovrebbe essere messa a sistema anche con le eventuali limitazioni al traffico di ponti viadotti sovrappassi in base a esiti di ispezioni e considerazioni sul livello di degrado delle opere.

- Accessi e pubblicità: Riguardo agli accessi, si evidenzia che, date le problematiche venutesi a creare a seguito dell'entrata in vigore della Legge 11 novembre 2014, n. 164, che ha profondamente modificato la disciplina di settore, creando zone di indefinitezza non ancora superate, risulterebbe utile un resoconto sulla gestione degli accessi a livello nazionale, ciò, a prescindere dal regime tariffario che troverà applicazione. Nella fattispecie si richiede un aggiornamento sullo stato di attuazione del censimento degli accessi e sul contrasto del fenomeno dell'abusivismo, suddiviso per regione, anche alla luce dell'avvenuta acquisizione di nuove tratte stradali da parte di ANAS. Risulterebbe utile anche un report relativo al problema del rispetto delle interdistanze tra accessi autorizzati causato dalla presenza di accessi abusivi, attese le diverse segnalazioni pervenute al Ministero al riguardo.

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.

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.

I dati relativi all'incidentalità, rilevati dal personale d'esercizio, trasmessi dalle 21 Sale Operative Compartimentali (SOC) e gestiti dalla Sala Situazioni nazionale (SaS), si riferiscono agli eventi che hanno interessato l'intera rete viaria di competenza.

Il Ministero ha rilevato che il dato incidentale è ancora non rapportato al flusso di traffico, e non rispondente a pieno a quanto previsto dal 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. Inoltre nella rendicontazione di Anas non è stata inserita una elencazione per Regione dei punti neri scaturiti dall'elaborazione dell'incidentalità, integrata dalle azioni previste da Anas per la

loro eliminazione. Il dato sulle possibili cause incidentali è, ancora, eccessivamente aggregato per gli scopi di cui sopra.

Si richiede pertanto a Anas un maggiore sforzo nell'elaborazione nonché della rendicontazione a questo Ministero dei dati incidentali volto all'individuazione concreta di azioni mirate alla riduzione dell'incidentalità, in termini di interventi di manutenzione programmata nonché misure gestionali da adottare nei tratti più pericolosi.

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 SpA per la gestione di situazioni complesse.

Le Sale Operative Anas SpA sono state dotate, nel corso del 2018, di un applicativo TEWEB che consente al personale abilitato di visualizzare tutti i trasporti eccezionali, in corso o pianificati, rilevandone l'inizio, la pausa o la fine e tutte le informazioni contenute nell'autorizzazione. L'applicativo si interfaccia con il nuovo applicativo DSS e permette anche di visualizzare, in tempo reale, la posizione del veicolo. Nel Gennaio del 2018 è stato inoltre introdotto strumento informatico "Ordinanze WEB", che consente di standardizzare il processo di istruttoria, emissione e invio delle Ordinanze. Tale sistema ha consentito di digitalizzare l'intero processo di gestione delle Ordinanze, dalla redazione alla raccolta dei pareri, dalla firma digitale alla protocollazione automatica e, infine, alla trasmissione attraverso Pec alla lista dei destinatari. Tale supporto, oltre a eliminare il cartaceo, a velocizzare l'iter delle Ordinanze e a consentirne l'emissione per motivi di urgenza anche in giorni non lavorativi, garantisce la tracciabilità dell'intero processo autorizzativo. Nel corso del 2019, Anas SpA ha comunicato che avrebbe messo a disposizione degli utenti il proprio archivio attraverso la pubblicazione sul sito istituzionale www.stradeAnasSpA.it di un modulo di ricerca e consultazione delle Ordinanze. Nell'ambito di quanto dichiarato da Anas SpA sulla "Gestione dell'infomobilità non vi sono particolari criticità, ma in un'ottica gestionale di miglioramento continuo dei servizi erogati agli utenti, è stata chiesta ad Anas SpA 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 SpA-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 SpA 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 SpA

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 SpA per l'annualità 2019 ha rilevato alcune criticità in merito all'attività di soccorso. Infatti, a fronte degli eventi gestiti, non emerge dalla relazione se siano state riscontrate criticità, quale il mancato rispetto dei tempi di intervento fissati dalle norme e appare piuttosto superficiale il conteggio delle verifiche effettuate se a queste ultime non si dia seguito esprimendo quali criticità siano emerse. Questo Ministero propone pertanto, in un'ottica di miglioramento della qualità del servizio, le seguenti misure:

- 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 termini 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 SpA.

Il Ministero, preso atto di quanto dichiarato da Anas per l'annualità 2019 rileva l'impegno di Anas nelle attività svolte con la protezione Civile nell'ambito dell'esercitazione per rischio vulcanico "Campi Flegrei 2019" svoltasi nei giorni 16 – 20 ottobre.

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. Per questo è necessario calcolare alcuni indicatori da confrontare con valori target da raggiungere.

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 secondo quanto previsto nel Contratto di Programma - Parte Servizi - per il 2019 e il programma delle misurazioni previsto per il 2020 alla luce delle modifiche intervenute per l'emergenza sanitaria in corso.

CONTRATTO DI PROGRAMMA		ANNO 2019		ANNO	2020
	SERVIZIO	Condizioni Ordinaria (km)	Condizioni Emergenziale (km)	Condizioni Ordinaria (km)	Condizioni Emergenziale (km)
1	<i>Pavimentazione Stradale</i>	12.000 (**)	intera rete in gestione	12.450 (***)	intera rete in gestione
2	<i>Segnaletica Orizzontale</i>	15.000	<i>Non Previsto</i>	14.800	<i>Non Previsto</i>
3	<i>Segnaletica Verticale</i>	12.000	intera rete in gestione	15.000	intera rete in gestione
4	<i>Impianti Illuminazione</i>	100 Gallerie (*)	intera rete in gestione	140 Gallerie	intera rete in gestione
5	<i>Impianti Tecnologici</i>	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione
6	<i>Barriere Di Sicurezza</i>	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione
7	<i>Sfalcio Erba E Manutenzione Verde</i>	13.000	<i>Non Previsto</i>		<i>Non Previsto</i>
8	<i>Pulizia Piano Viabile</i>	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione
9	<i>Gestione Sgombro Neve E Antigelo</i>	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione	<i>Non Previsto</i>	intera rete in gestione

(*) gallerie tutte appartenenti alla rete TEN-T

(**)da all. B del CdP 2016 – 20 aggiornato: perimetro indagato pavimentazioni: circa. 12.000 km: su 9.030 km verranno effettuati i rilievi di CAT - IRI- MPD con ERMES; su 2.971 km verranno effettuati rilievi delle caratteristiche superficiali con CARTESIO quindi tramite LCMS (laser crack measurement system) verrà restituito il dato sullo stato fessurativo della pavimentazione, oltre che IRI E MP.

(***) : a causa di ritardi nella manutenzione del macchinario ERMES legati all'emergenza sanitaria Covid – 19, l'obiettivo di 12.000 km di rilievi sarà così raggiunto: 6000 KM di rilievo delle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni con ERMES (CAT, IRI,MPD) e 6450 KM di rilievo delle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni con CARTESIO (buche, ormaie, MPD, IRI, fessure singole e ramificate).

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.

Si ricorda che circa tale nuova macro-categoria sono conteggiati e valutati tutti gli interventi, le cui finalità, siano volte al ripristino della funzionalità delle pavimentazioni o delle barriere di sicurezza.

Dall'analisi della documentazione trasmessa risulta che nel corso del 2019 sono stati consegnati lavori di manutenzione straordinaria diffusa – piano viabile per un importo complessivo di circa 246 milioni di euro. Al 31/12/2019, dei 246 mln di interventi avviati, risultano conclusi n. 87 interventi per un importo di investimento di 179 mln euro.

Nel corso del 2019 sono stati consegnati n. 5 lavori di manutenzione straordinaria diffusa – barriere di sicurezza per un importo totale di investimento di circa 8,9 mln euro. Alla data del 31/12/2019 i suddetti interventi risultavano ancora in corso.

OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICA

Si prende atto di quanto dichiarato da Anas nella relazione dei Servizi 2019, in cui si riporta che ad oggi, il Ministero dell’Ambiente, pur avendo convocato la Conferenza unificata nel corso del 2019, con riunioni che si sono succedute tra lo scorso Maggio e la fine dell’anno, non ha ancora ultimato l’iter del processo approvativo del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR), strumento di programmazione che la vigente normativa richiede agli enti gestori di infrastrutture di trasporto

Con il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, il cosiddetto “Decreto Genova”, tra le altre cose, è stato istituito presso il Ministero, l’**Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche denominato AINOP**, in modo da censire tutte le opere pubbliche nei vari settori di interesse (opere stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, ecc). Lo scopo primario di AINOP è raggiungere una adeguata conoscenza delle opere pubbliche, anche in relazione al grado di affidabilità e di sicurezza delle opere stesse.

Nel corso del 2019 il Ministero ha realizzato tutte le attività relative all’implementazione del sistema. Nell’anno 2020 le attività sono proseguite con l’obiettivo di rendere disponibile l’AINOP, anche sulla base delle indicazioni contenute nel Decreto Ministeriale 430 del 8 ottobre 2019, ed entrato in vigore il 21 novembre 2019.

A seguito dell’entrata in vigore del predetto decreto, sono state completate le attività di implementazione dell’Anagrafica di base e dell’Anagrafica specifica; sono state, inoltre, realizzate le attività per consentire il caricamento dei dati riguardanti la sezione “manutenzioni – ispezioni” e supportare i conferenti nell’utilizzo dei relativi servizi di *ingestion*, nonché quelle finalizzate alla configurazione delle ulteriori schede.

Nello specifico le principali attività hanno consentito di:

- creare l’ambiente sia per l’*ingestion* dei dati massivi tramite file .CSV sia per l’inserimento manuale dei dati puntuali per le anagrafiche di base e specifiche;
- definire e realizzare una componente comune di archiviazione documentale con la definizione dei file e dei vari formati;
- definire e realizzare la procedura per la gestione dei sotto-fascicoli tematici e nello specifico per gli ambienti:
 - a. Dati – Tecnici (Gare, elaborati as built, tavole progettuali),
 - b. Dati Economico Finanziari,
 - c. Monitoraggi tecnici (progetti di monitoraggio e snapshot dei dati di monitoraggio),
 - d. Manutenzione ed ispezioni,

- e. Lavori in corso (comprensivi di avanzamenti, varianti, messe in esercizio e legami con altri elementi dell'opera),
- f. Analisi di contesto geografica,
- g. Immagini e media legati all'opera.

Per rendere maggiormente sicuro l'applicativo, in relazione alle infrastrutture esistenti, sono stati definiti, configurati ed installati nuovi ambienti HW relativi alle piattaforme di *Test, Collaudo, Produzione*.

Nell'ambito dei suddetti sotto fascicoli, l'*Analisi di contesto* attualmente sviluppata, riguarda la rappresentazione di dati territoriali derivanti, oltre che dalle opere inserite in AINOP, anche da banche dati rese disponibili da parte di altri soggetti come l'Agenzia delle Entrate, il Ministro dell'Ambiente/ISPRA e la Protezione Civile.

Contestualmente è stato analizzato e realizzato un sottosistema generalizzato di caricamento dei dati per l'ingestione e la configurazione su GeoServer di 158 layer di varia provenienza (Conferenti per strade ed autostrade, ANAS, RFI, ...).

Le nuove configurazioni sono state rilasciate in ambiente di esercizio disponibile agli utenti interessati ed accreditati.

Nel corso dell'anno 2019 tale disponibilità, per attività connesse ai necessari aggiornamenti sistemistici, ha subito un lieve interruzione complessivamente pari a circa 6 ore.

In merito ai nuovi sviluppi, è stata avviata l'interoperabilità con i dati *open* resi disponibili dal MIUR riguardanti il patrimonio scolastico.

Per quanto riguarda i dati di carattere economico finanziario si è avviato un apposito tavolo tecnico con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Sulla base delle indicazioni del DM 430/2019 all'art. 3, nel primo semestre del 2020 sono state avviate le interlocuzioni per la costituzione del Tavolo Tecnico che si è riunito nel mese di giugno in modalità telematica nel rispetto delle misure di prevenzione epidemiologica in corso.

Sono state realizzate le implementazioni necessarie alla configurazione degli accessi e delle visibilità da parte dei componenti del Tavolo Tecnico come previsto dall'art. 5 del DM 430/2019.

Nel mese di novembre, nel corso di una seconda riunione del Tavolo Tecnico, sono state condivise le modalità di accesso per i componenti del Tavolo stesso; a seguito di tale condivisione le credenziali di accesso sono in fase di rilascio.

Nella medesima riunione è stato, inoltre, illustrato lo stato di avanzamento degli sviluppi sul sistema AINOP nonché di alimentazione della relativa banca dati.

Per l'accesso al sistema AINOP è stata, altresì, prevista la realizzazione dell'integrazione tramite credenziali SPID sia personali che di un soggetto giuridico, unitamente dall'analisi e alla realizzazione di un sistema di gestione utenze e alla definizione dei ruoli operativi con specifica granularità di autorizzazione, sia in termini funzionali che di contenuto.

Per completare l'analisi dei dati contenuti nei fascicoli e nei sotto fascicoli di AINOP da parte di tutti gli utenti, vigilanti e non, ovvero di tutti i fruitori dell'applicativo, è stato realizzato un sistema di generalizzato di reportistica (con informazioni di dettaglio, totali e su base geografica) con una prima distribuzione di 28 tipologie di report parametrizzabili.

Tale attività ha previsto la realizzazione della interfaccia di gestione dei report stessi e delle relative autorizzazioni di uso e di accesso al dato.

Infine, sono state realizzate le estensioni per l'interfaccia utente:

- nuova pagina login
- visualizzazione risultati ricerca su mappa
- sezione notizie al login

Al fine di organizzare ulteriori sviluppi per la gestione delle ispezioni e delle manutenzioni con riguardo alle indicazioni fornite nella prima stesura delle linee guida per i ponti stradali da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Ministero ha stipulato, con il Dipartimento di Ingegneria Civile e Industriale e il Dipartimento di informatica dell'Università di Pisa, una apposita Convenzione di collaborazione scientifica per la realizzazione di "Studi e ricerche finalizzati all'ottimizzazione dei processi di gestione informativa dei ponti esistenti, previsti dalle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti".

In particolare, le attività previste possono riassumersi nei seguenti punti:

- sviluppo di un applicativo informatico per la gestione dei dati derivanti dall'ispezione visiva dei ponti esistenti, con le relative classificazioni, secondo quanto previsto dalle Linee guida;
- aggiornamento ed evoluzione dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche, al fine di includere ulteriori informazioni e i dati previsti dalle Linee guida;
- sviluppo di una metodologia di integrazione e conferimento di dati e informazioni tra applicativo informatico e AINOP e viceversa;
- sviluppo di una metodologia di modellazione BIM (Building Information Modeling) per l'applicazione dei metodi di valutazione della sicurezza previsti dalle Linee guida.

Gli ulteriori sviluppi su AINOP, oltre che con il citato Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e le Direzioni Generali competenti, sono stati condivisi anche con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) di recente costituzione.

Nell'ambito di detti sviluppi si segnala, in particolare, un importante aggiornamento finalizzato a consentire il deposito di progetti, documenti ed esiti di verifiche in AINOP secondo quanto indicato nel Decreto-Legge 16 luglio 2020, n. 76 "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", all'art. 10 comma 7-bis, (cd "Decreto Semplificazione" - GU n.228 del 14-9-2020 - Suppl. Ordinario n. 33).

Riguardo l'*attuazione del sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità, previsto dall'articolo 14 del decreto legge 28 settembre 2018, n.109*, sono state individuate due fasi di attività:

1. attività di analisi ed elaborazione delle informazioni per la individuazione della collocazione geografica e della tipologia delle opere, su cui attivare la sperimentazione del sistema di monitoraggio dinamico;
2. attività di studio ed elaborazione finalizzata alla individuazione dei criteri e procedure di realizzazione del monitoraggio, anche sulla base delle linee guida prodotte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed avvio delle procedure di affidamento.

Nel corso del primo trimestre 2020, si è svolta, di concerto con gli uffici operativi di Anas che gestiscono e alimentano il cosiddetto "Catasto Strade" l'attività di individuazione delle tratte stradali e autostradali di rete Anas, da sottoporre alla sperimentazione delle cosiddette "linee Guida sperimentali per il monitoraggio, la valutazione della sicurezza strutturale e la classificazione del rischio dei ponti esistenti", del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Le summenzionate Linee Guida stabiliscono una generale procedura multilivello e multi-obiettivo per la gestione della sicurezza strutturale dei ponti esistenti e definiscono, tra l'altro, requisiti ed indicazioni relativi al sistema di monitoraggio dinamico, di cui al comma 1 dell'articolo 14 della legge 16 novembre 2018, n. 130. Le Linee Guida prevedono difatti un sistema di monitoraggio delle opere articolato su livelli di approfondimento successivi ovvero:

- Livello 0: Geolocalizzazione e censimento delle opere;
- Livello 1: Ispezioni e redazione di schede di difettosità;
- Livello 2: Definizione delle classi di attenzione delle opere analizzate;
- Livello 3: Valutazione preliminare;
- Livello 4: Valutazione Accurata;
- Livello 5: Resilienza della rete.

Si rappresenta che il monitoraggio dinamico delle opere in senso stretto, ovvero la strumentalizzazione delle opere con sensori tipo accelerometri e l'elaborazione di tali dati mediante algoritmi ai fini conoscitivi dello stato di salute delle opere, rappresenta una piccola parte dell'intero processo di indagine e classificazione descritto dalle Linee guida, e che, in particolare, le opere da sottoporre a tale procedura sono individuate solo a valle della definizione delle Classi di attenzione (Livello 2).

Sono state individuate un set di tratte stradali e autostradali, distribuite sull'intero territorio nazionale, interessate da un consistente traffico di mezzi pesanti e, pertanto, potenzialmente critiche, come disposto dall'Art. 14 del decreto legislativo 28 settembre 2018, n. 109.

Le tratte stradali da indagare a valle degli approfondimenti svolti risultano le seguenti:

Strada	Capisaldi tratta	Progressiva iniziale	Progressiva finale
A91	Roma – A90 – GRA – A12 Fiumicino (Fiera di Roma)	6.857	13660
A2	S.Mango D’Aquino - Falerna - Lamezia Terme	294.300	321.790
A90	SR148 – A91 Roma – Aeroporto di Fiumicino	54.7490	60.600
A19	Enna - Catenanuova	119.880	156.696
SS675	Innesto SS 3bis in località Mazzancollo – Svincolo di Todi	0	33.500
SS3bis	Innesto con la SS 675 in località Mazzancollo – Innesto SS 75 Presso Collestrada	0	73.020
SS3bis	Svincolo Resina – Bivio per città di Castello	87.501	123.637
SS309	Confine Regione Emilia Romagna – Innesto con A57 presso Marghera	55.730	126.770
SS131dcn	Bivio per Nuoro in località Prato Sardo – Ponte Marreri	50.150	70.638
SS1	Confine Regione Toscana – La Spezia	388.945	407.608
SS1var-a	Innesto con SS1 in località San Benedetto – Svincolo di Felettino presso La Spezia	0	6.150
SS1dir	Latte di Ventimiglia – Confine di Stato a Ponte San Ludovico	0	3.405
SS1bis	Innesto con SS1 presso Tarquinia – Svincolo di Cinelli con SS675	14.426	23.400
SS16	Fano - Ancona	253.700	300.162
SS18	Belvedere Marittimo - Paola	284.600	317.834

Su tali tratte, unitamente alle tratte autostradali individuate dalla strutture ministeriali competenti, si svolgeranno pertanto le attività sperimentali descritte nelle Linee Guida summenzionate.

Come sopra esposto, solo a valle delle prime fasi della sperimentazione delle Linee Guida, sarà possibile, sulla base delle classi di attenzione delle opere individuate, definire le opere da sottoporre a monitoraggio dinamico strumentale. In merito all’individuazione del soggetto incaricato della sperimentazione del sistema di monitoraggio individuato nelle Linee guida, si precisa che è stato individuato il Consorzio reLUIS quale Centro di competenza per il dipartimento della protezione Civile per attività concernenti prevalentemente ambiti di ingegneria strutturale e sismica, e il Dipartimento della Protezione Civile ha confermato l’idoneità di tale Consorzio allo svolgimento delle attività sopra descritte.

Nell’esercizio delle funzioni di vigilanza nei confronti delle Società concessionarie di autostrade, il Ministero esegue periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi riportando le risultanze delle verifiche in schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera.

Per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto del programma degli interventi, il Ministero assicura, inoltre, continuo supporto tecnico-amministrativo per la soluzione dei problemi incontrati dai soggetti attuatori

anche indicando apposite riunioni o promuovendo incontri con le figure istituzionali coinvolte e svolgendo un'azione proattiva che, a fronte delle criticità riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse.

L'obiettivo si articola, pertanto, nelle seguenti azioni:

- monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere con individuazione degli elementi di criticità;
- analisi criticità ed elaborazione delle eventuali proposte di soluzione;
- esecuzione di tutte le ispezioni programmate;
- rendicontazione dell'attività svolta, evidenziando le eventuali criticità rilevate e le soluzioni proposte.

Di seguito si riportano i risultati ***dell'attività di vigilanza e monitoraggio dell'esecuzione degli interventi di sicurezza sismica previsti per le autostrade A24 e A25.***

Nonostante la grave carenza di personale, i lavori sono stati eseguiti e monitorati svolgendo l'attività di rendicontazione contabile sui certificati di pagamento oggetto di contributi pubblici. La emergenza epidemiologica ha inciso sugli avanzamenti economici che non hanno raggiunto le aspettative e ha comportato rallentamenti dei lavori e ritardi negli approvvigionamenti.

A livello complessivo è stato realizzato circa il 42% degli importi delle opere.

Vigilanza e monitoraggio dell'esecuzione degli interventi di sicurezza sismica previsti per le autostrade A24 e A25 (Importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/19	Produzione stimata anno 2020	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/20	Importo produzione stimata al 30/06/20	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/20	Importo produzione stimata al 31/12/20	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/20	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/20
1	Autostrada A25 Torano - Pescara. Svincolo di Bussi. Viadotto Rampa. Interventi propedeutici all'adeguamento sismico.	2,40	1,30	1,00	2,30	95,83%	0,50	0,07	0,50	1,01	2,38
2	Autostrada A24 Roma - Teramo. Viadotto Palazzo. Interventi propedeutici all'adeguamento sismico.	11,40	7,60	3,60	11,20	98,25%	1,80	1,03	1,80	0,82	9,45
3	Autostrada A24 Roma - Teramo. Viadotto Tempirino. Interventi propedeutici all'adeguamento sismico.	9,90	4,00	4,40	8,40	84,85%	2,20	0,18	2,20	0,00	4,18
4	Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25, Art. 1, comma 183, legge 228/2012. Viadotto Popoli.	6,70	2,40	3,20	5,60	83,58%	1,60	0,14	1,60	0,00	2,54
5	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. F. Viadotti. Adeguamento sismico urgente delle pile.	16,40	5,30	8,80	14,10	85,98%	4,40	0,48	4,40	0,24	6,02
6	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. B. Viadotti. Adeguamento sismico del viadotto Sant'Onofrio.	13,00	5,80	5,00	10,80	83,08%	2,50	0,02	2,50	2,95	8,77
7	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. Interventi di adeguamento sismico dei viadotti Valle Orsara, Le Pastena, Cerqueta e Mohito.	30,30	9,10	5,00	14,10	46,53%	2,50	0,00	2,50	0,00	9,10
8	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. Adeguamento sismico del viadotto Genzano.	8,40	3,30	3,00	6,30	75,00%	1,50	0,15	1,50	0,00	3,45
9	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. Adeguamento sismico dei viadotti Paio, Fiume Aterno, S.S. 17, Fosso Votolo e Rampa Roma - L'Aquila ovest.	28,00	10,10	9,00	19,10	68,21%	4,50	0,03	4,50	0,00	10,13
10	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. Adeguamento sismico del viadotto Fomaca.	18,40	5,90	3,40	9,30	50,54%	1,70	0,00	1,70	0,00	5,90
	Totale	144,90	54,80	46,40	101,20	69,84%	23,20	2,09	23,20	5,02	61,91

Nell'ambito della ***sicurezza legata alle infrastrutture***, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2020, 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. I dati sull'incidentalità attraverso statistiche ed indicatori, ove disponibili a livello di dettaglio territoriale provinciale, sono caratterizzati 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, e pubblicate sul sito istituzionale con il "Rapporto sull'incidentalità stradale 2020".

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. L'attività nel corso del 2020 è stata condizionata fortemente dalla pandemia, poichè a partire dal 9 marzo l'attività di controllo è stata sospesa su tutto il territorio nazionale, al fine di consentire il concorso della Polizia Stradale alle misure straordinarie di contenimento della diffusione del virus Covid-19.

Nell'ambito del tema della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, il Ministero ha coordinato **l'attività di controllo indirizzata alle imprese e alle autoscuole**, con l'obiettivo di stimolare la puntuale osservanza delle attività da svolgere con conseguente effetto positivo sulla sicurezza stradale.

Le attività di controllo, già proficuamente poste in essere negli scorsi anni, sono svolte a livello periferico dalle Direzioni generali territoriali ed in particolare si rivolgono nei confronti:

1. delle imprese che si occupano delle prove di omologazione e revisione dei veicoli;
2. delle autoscuole che si occupano della formazione e dell'aggiornamento dei conducenti.

La prima attività di controllo riguarda i veicoli e investe l'area delle omologazioni (accertamenti tecnici sui veicoli nuovi di fabbrica per consentirne l'immissione in circolazione) e delle revisioni (accertamenti tecnici sui veicoli già in circolazione per verificarne il mantenimento dei requisiti di sicurezza). Le prove di omologazione e di revisione sono svolte, oltre che da personale tecnico del Ministero, anche dalle strutture private cui è stata rilasciata apposita concessione, previa verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale.

La seconda attività di controllo riguarda i conducenti e, in particolare, il loro livello di conoscenza delle regole della circolazione stradale. Il compito di formare i nuovi conducenti e di aggiornare i conducenti cui la patente è stata sospesa è affidato alle autoscuole titolari di apposita licenza, rilasciata dalle Province, a seguito di verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale.

Da tale obiettivo scaturiscono le attività di vigilanza, che hanno riguardato:

- 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.

Nell'anno 2020 i controlli in oggetto, anche se con molte difficoltà, legate oltre che alla ben nota carenza di organico anche alla pandemia da Covid -19 – che ha comportato stringenti misure di contenimento delle attività e l'interdizione delle stesse con specifiche disposizioni ministeriali per il periodo del lockdown - sono proseguiti, raggiungendo comunque l'obiettivo prefissato.

In sintesi, rispetto al numero di verifiche e controlli ispettivi svolti nel 2019, per l'anno in esame, per le ragioni sopra esposte, si è registrata una contrazione delle attività in termini assoluti, con particolare riferimento ai corsi di *formazione professionale per il rinnovo e il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente, del Certificato di Formazione Professionale per il trasporto di merci pericolose ADR, corsi di recupero punti sulla patente di guida* (corsi certamente prioritari in termini di rilevanza assoluta dell'attività).

Relativamente alle ispezioni sui corsi di formazione, si è osservata, in alcune province, la presenza di modalità di erogazione della formazione in contrasto con le disposizioni normative vigenti.

Per far fronte a detta situazione, sono state promosse 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.

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 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 comunicazione, **la campagna pubblicitaria “Sulla buona strada” - edizione 2020** - ha utilizzato messaggi informativi-comunicazionali realizzati con lo scopo di creare una maggior consapevolezza dei rischi legati all'incidentalità stradale, soprattutto di alcuni comportamenti derivanti dal mancato rispetto delle norme del Codice della Strada, sensibilizzando l'opinione pubblica attraverso modalità di comunicazione istituzionale aventi come obiettivo quello di promuovere comportamenti e stili di guida corretti.

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.

A partire dall'anno 2019, il sistema statistico nazionale è stato arricchito di un nuovo studio progettuale relativo all'implementazione di registri unici sui sinistri marittimi e sugli infortuni marittimi e portuali, che vede il coinvolgimento anche dell'ISTAT, dell'INAIL e del Comando generale delle Capitanerie di Porto. Il progetto che si è concluso nel 2020, prevede la riorganizzazione delle banche dati nazionali del fenomeno, infortuni occorsi a bordo di unità navali italiane ed unità navali estere in navigazione nelle acque nazionali ed infortuni occorsi in ambito portuale nazionale, con l'obiettivo di verificare la possibilità di realizzare registri unici degli infortuni marittimi e portuali e con la rilevazione di tutti quei fenomeni infortunistici non ancora rilevati o rilevati in modo parziale e non omogeneo per il tramite delle Autorità di sistema portuale come organi intermedi.

Trasformando i dati da fonte amministrativa a registro statistico si aumenta la potenzialità informativa dei dati, sia perché aumentano il numero dei rispondenti alla rilevazione statistica, sia perché si hanno a disposizione maggiori strumenti per il controllo di qualità e la coerenza dei dati.

Queste attività di ottimizzazione, ammodernamento delle banche dati ed integrazione delle fonti di rilevazione sono finalizzate a costruire un accurato strumento conoscitivo del fenomeno utile al miglioramento della sicurezza nella navigazione marittima e nei porti.

Nell'ambito della **sicurezza**, il Ministero nel corso del 2020 si è impegnato in una attività di analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti Contratto di Programma con RFI, tra gli obblighi derivanti dal Contratto 2016-2021- parte Servizi (brevemente, CdP-S), rientra il monitoraggio della qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, come stabilito dall'articolo 8 comma 2, lett.c). Pertanto il monitoraggio della qualità della rete riguarda l'anno 2019.

Il livello della qualità della Rete viene misurato attraverso i seguenti indicatori:

- a) indicatore del livello di Guasti (espresso in n. guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee, attraverso il numero/annuo di avarie che hanno

procurato ritardo su più di tre treni, con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del Gestore;

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

Tali indicatori erano già previsti nell'ambito del precedente Contratto, stipulato per il periodo 2012-2014.

Con il Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, entrato in forza nell'ottobre 2017, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti:

- d) Indicatori di performance orientati agli utenti: nuovo paniere di KPI su tematiche relative alla sicurezza, alla customer satisfaction ed all'ambiente.

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

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

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

Per quanto riguarda l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, i dati 2019 come rendicontati, mostrano che l'andamento registrato nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Per l'indicatore di puntualità, i risultati del 2019 rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, rivelano che solo il segmento Cargo rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

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

Indicatori del Livello di Guasti

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2019 mostra come l'andamento registrato per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a al CdP-S 2016-2021.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2019	Scostamento
Linee con $Tg \leq 40$	0,60	0,34	-0,26
Linee con $40 < Tg < 100$	0,70	0,67	-0,03
Linea con $Tg \geq 100$	1,25	1,02	-0,23
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,99	-0,11
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,44	-0,56

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2019 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a al CdP-S 2016-2021.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2019 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $Tg \leq 40$	≤ 3 h	45	-135
Linee con $40 < Tg < 100$	≤ 2 h	40	-80
Linea con $Tg \geq 100$	≤ 1 h	37	-23
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	20	-10
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	24	-6

Indicatori di puntualità

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione.

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

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

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

La puntualità dei treni, presa a riferimento nel CdP-S per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto, viene misurata, conteggiando la puntualità dei treni, escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

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

Di seguito i dati della puntualità RFI per l'anno 2019.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2019	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	93,0	-5,0	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	93,2	-4,3	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	96,8	-0,2	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	93,6	-0,9	± 1,5

Rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, nel 2019 solo il segmento “Cargo” rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

L'analisi del trend delle performance, riportata nella successiva tabella rileva che i livelli di puntualità rispetto al 2018 registrano una flessione su tutti i segmenti.

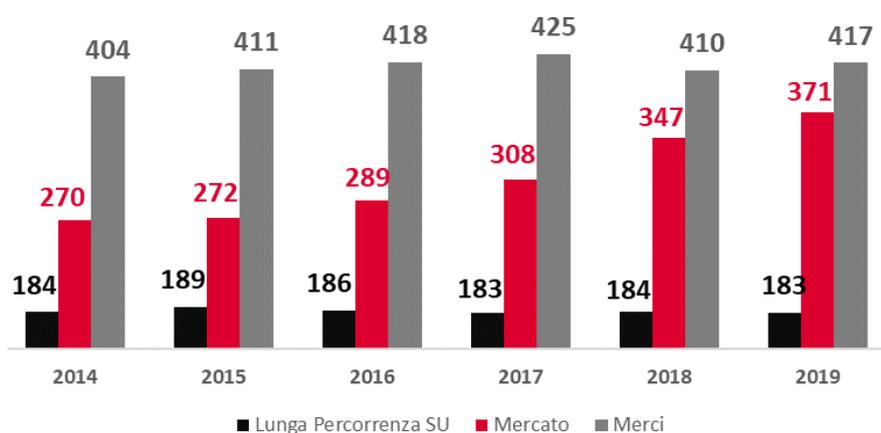
Servizi	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Possibile oscillazione della soglia di performance	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mercato	98,0	± 0,6	97,4	96,7	96,8	97,1	96,1	93,0
Lunga Percorrenza Servizio Universale	97,5	± 0,5	96,6	96,7	96,9	97,1	95,4	93,2
Regionale	97,0	± 0,1	97,5	97,5	97,7	97,8	97,7	96,8
Cargo	94,5	± 1,5	93,8	93,2	94,3	94,0	94,1	93,6

In particolare, il segmento Mercato registra una flessione del 3,1% e la Lunga Percorrenza del 2,2%. Una minore flessione si registra sui segmenti Regionale e Cargo con un calo rispettivamente dello 0,9% e dello 0,5%.

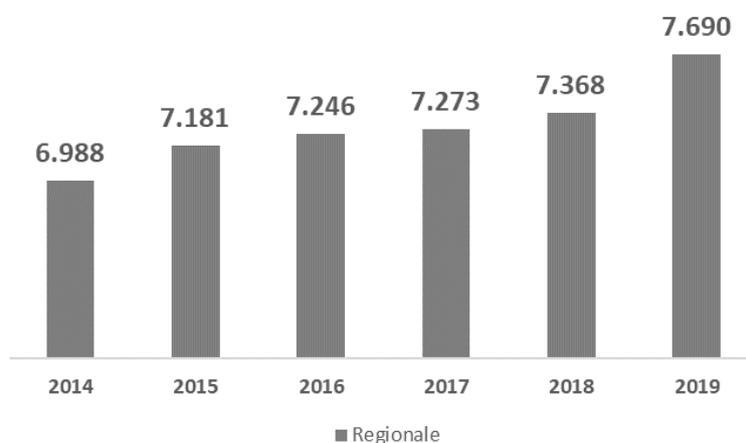
Il Gestore ha attribuito il calo significativo della puntualità RFI in prevalenza alla nuova metodologia utilizzata per l'attribuzione delle cosiddette "cause esterne" a partire da inizio 2019: in sintesi, una significativa quota parte degli eventi che precedentemente veniva attribuita a cause esterne (furto cavi di rame, anomalie causate dal maltempo ecc.) è stata ricondotta a cause ascrivibili al Gestore stesso. Tale modifica si è determinata a seguito delle valutazioni ed approfondimenti svolti dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in tema di attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime e delle successive decisioni di cui alla Delibera n. 93/2019.

Secondo una stima fornita da RFI, le cause di ritardo, prima classificate come esterne, sono pari a circa il 40% delle stesse.

Va altresì rappresentato che, per il comparto "Mercato", si è determinato un incremento di traffico che, rispetto al 2018, si attesta intorno al 7% (+ 24 treni/giorno);



Parimenti, va rilevato un forte incremento dei treni Regionali pari al 4,4% (+322 treni/giorno).



Tuttavia, va evidenziato che, ricalcolando parametricamente la puntualità 2019, invece, secondo i criteri di attribuzione delle cause di ritardo adottati sino al 2018, si registra un incremento della puntualità rispetto ai valori 2018 per tutti i settori, ad esclusione del settore “Mercato”, dove la lieve flessione può essere riconducibile all’incremento di traffico di cui riferito.

Servizi	2018	2019	2019 ricalcolato
Mercato	96,1	93,0	94,1
Lunga Percorrenza/ Servizio Universale	95,4	93,2	95,5
Regionale	97,7	96,8	97,9
Cargo	94,1	93,6	96,9

Tali significative variazioni, determinate dal diverso criterio di attribuzione delle cause di ritardo, induce la necessità di un approfondimento, anche in ragione dell’avvio, a breve, delle attività propedeutiche alla predisposizione di un nuovo schema di contratto di programma-parte servizi, atteso che il 2021 sarà l’ultima annualità contrattuale del vigente contratto. Tale approfondimento consentirà di potere valutare l’eventuale esigenza di modificare, sia i criteri, sia i valori soglia, utili a una ottimale valutazione delle performance.

Indicatori di performance orientati agli utenti

Come in precedenza riferito, con la sottoscrizione del Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela.

Gli “indicatori di performance orientati agli utenti” previsti dall’Allegato 1c del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi sono adottati anche all’interno della Carta dei Servizi 2018 di RFI per il monitoraggio dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico rispetto agli obiettivi fissati annualmente.

Nella successiva tabella sono riportati i valori a consuntivo 2016 – 2019 e i relativi target riferiti alle categorie Sicurezza, Customer Satisfaction ed Ambiente. I dati 2019 di Customer Satisfaction mostrano sostanzialmente un miglioramento rispetto all'anno precedente.

In particolare, la performance raggiunta dall'indicatore riferito alla percezione della security in stazione da parte dei viaggiatori, rispetto al dato 2018, sale di 1,3 punti percentuali, mentre la percezione del comfort di stazione nelle stazioni Platinum passa dal 99% a circa il 100% e nelle stazioni Gold dal 96% al 97%. Rimane stabile il livello di soddisfazione delle stazioni silver.

Indicatori di prestazione	Indicatore	Valore target CdP-S	Valore target Carta dei Servizi 2018	Consuntivo 2016	Consuntivo 2017	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019
Sicurezza	Safety	Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"	Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto
	Security Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	80%	80%	89%	91%	93%	94%
Customer Satisfaction	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Platinum	90%		99%	97%	99%	100%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Gold	90%	90%	97%	97%	96%	97%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Silver	85%		93%	93%	95%	95%
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	90%	90%	98%	99%	98%	98%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE	90%	90%	99%	99%	100%	100%

Ambiente		BLU								
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": consolidamento del Sistema di Gestione Ambientale con estensione della certificazione ISO 14001:2004 a tutte le Unità Produttive di RFI	Impegno	<i>attuazione</i>	<i>attuazione</i>						raggiunto
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": prosecuzione del rinnovamento in ambito stazioni dei sistemi di illuminazione tramite esclusivo utilizzo di lampade LED per efficientamento energetico (*)	Impegno	<i>non inserito tra i KPI target del CdP-S</i>	<i>attuazione</i>						raggiunto
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": Piano gestione acque: studi tecnici e progettuali l'uso efficiente e la razionalizzazione delle risorse idriche (*)	Nr. Elaborati	<i>non inserito tra i KPI target del CdP-S</i>	<i>50</i>						raggiunto

(*) Tali obiettivi sono stati raggiunti nei precedenti anni. RFI definisce ogni anno nuovi target/KPI per la parte ambientale.

L'indicatore "Safety" è costituito dal rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" (secondo la terminologia ERA: "FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries") e il numero totale dei chilometri percorsi dai treni in circolazione nell'anno sulla rete RFI.

Infine, per una migliore comprensione della Tabella, per quanto riguarda le stazioni, di seguito si riporta, la classificazione effettuata da RFI in base alle caratteristiche prestazionali e funzionali, misurate sulla base di parametri di valutazione:

- **stazioni Platinum:** impianti con altissima frequentazione (superiore a 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l'AV, di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori. La gestione è, di norma, affidata da RFI alle società Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Gold:** impianti medio/grandi, con frequentazione alta (superiore a 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città. La gestione è di norma affidata da RFI alle società Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Silver:** comprende due tipi di impianti:
 - stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (superiore a 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza: la gestione di norma è affidata a Centostazioni o mantenuta in carico diretto a RFI;
 - stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche superiore a 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione è condotta direttamente da RFI o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito.

1.2 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 2020, si articola in tre 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"* e dalle Norme tecniche di cui al D.M. in data 26 giugno 2014.

Lo stato di manutenzione delle 526 grandi dighe presenti sul territorio nazionale (a seguito di interventi di dismissione e/o di declassamento delle dimensioni e transito nelle competenze delle Regioni si sono ridotte a 526 rispetto alle 535 vigilate nelle scorse annualità) condiziona tra l'altro anche la capacità di vaso e quindi la quantità di acqua disponibile. L'obiettivo è quello di assicurare una capacità di vaso di 3,3 Mm³, attraverso una serrata attività di vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, che si articola nelle seguenti azioni:

- esame e approvazione dei progetti e delle valutazioni presentate dai concessionari;
- effettuare, in corso d'anno, di almeno 2 visite periodiche per il controllo delle modalità di gestione delle grandi dighe e delle opere complementari e accessorie;
- esaminare tempestivamente tutte le asseverazioni presentate dai concessionari;
- elaborare la relazione di monitoraggio trimestrale con le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

I risultati dell'attività svolta nel 2020 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	887
esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari	146
esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	526

L'attività è stata fortemente condizionata dalla pandemia che ha fatto registrare numerosi ritardi nelle attività da svolgere.

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 realizzata nel corso del 2020 è risultata pari al 82% 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. A livello complessivo è stato realizzato circa il 64% degli importi delle opere.

Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche (Importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/19	Produzione stimata anno 2020	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/20	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/20	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/20	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/20	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/20	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/20
1	Regione Basilicata. Schema idrico Basento Bradano - Tronco Acerenza - Distribuzione 3° lotto	101,76	99,70	2,06	101,76	100,00%	1,03	1,03	1,03	1,03	101,76
2	Regione Sicilia. Riutilizzo delle acque depurate dal depuratore di Catania	7,25	6,67	0,58	7,25	100,00%	0,29	0,00	0,29	0,00	6,67
3	Regione Emilia Romagna. Traversante Mirafiori in Comune di Rivergato e Gazzola (PC) riorganizzazione funzionale delle derivazioni irrigue nell'area Val Trebbia (PC)	8,75	0,00	1,00	1,00	11,43%	0,40	0,20	0,60	0,20	0,40
4	Regione Sardegna. Intervento di rifacimento e risanamento del canale adduttore alimentato dalla diga sul Fiume Lisca a Calamatu	19,47	0,00	2,50	2,50	12,84%	1,00	1,00	1,50	1,50	2,50
5	Regione Veneto. Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB	20,00	0,00	2,50	2,50	12,50%	1,00	0,00	1,50	1,50	1,50
6	Regione Lombardia. Impermeabilizzazione del Canale principale Villorè nei Comuni di Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Anconate, Busto Garolfo e Parabiago alle progr. Km 3+494 alla progr. Km 6+086, progr.25+735 alla progr. 35+100	20,00	0,00	2,50	2,50	12,50%	1,00	1,00	1,50	1,50	2,50
7	Regione Puglia. Ammodernamento del sistema di acquisizione elaborazione e trasmissione dati dell'impianto di monitoraggio e telecontrollo dell'adduzione primaria dei distretti 9/10/11 del comprensorio irriguo del Fortore	5,00	0,00	0,80	0,80	16,00%	0,30	0,30	0,50	0,50	0,80
	Totale	182,23	106,37	11,94	118,31	64,92%	5,02	3,53	6,92	6,23	116,13

Infine, sempre sul tema della **tutela delle risorse idriche**, il Ministero con l'obiettivo di garantire il tempestivo avvio delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019, ha avviato le attività necessarie. Il DPCM prevede che il Ministero sottoscriva, preliminarmente, apposite convenzioni con i soggetti realizzatori degli interventi e, successivamente, eroghi il primo rateo di acconto delle risorse finanziate affinché vengano avviate le procedure di affidamento.

Nel corso dell'anno 2020 sono state stipulate n. 45 convenzioni. Per ulteriori n. 12 convenzioni, ancora da stipulare, sono state riscontrate più criticità:

- incompletezza della documentazione tecnico – amministrativa;
- carenze delle strutture operative delle Stazioni Appaltanti;
- progetti non più perseguibili (mutazione dello stato dei luoghi);
- variazione del Soggetto Attuatore.

Per dette criticità sono state attivate specifiche azioni di contrasto e impulso anche con la proposta di idonee modifiche poste all'attenzione della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

1.3 Miglioramento della sicurezza nei cantieri di opere infrastrutturali lineari

1.4 Miglioramento della sicurezza nei cantieri di opere infrastrutturali puntuali

Entrambi gli obiettivi risultano collegato alla missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” e afferisce 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.

Nel contesto di un'azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale nonché l'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha inteso fornire il proprio contributo elaborando dei documenti, che attraverso una attenta ricognizione critica dell'attuale panorama tecnico e normativo esistente nell'ampio e variegato mondo delle costruzioni, si pongono l'obiettivo di fornire, accanto ad un quadro dello stato dell'arte, un indirizzo metodologico volto all'individuazione dei concreti ambiti applicativi in cui perseguire l'ambizioso obiettivo di un complessivo miglioramento della sicurezza nelle costruzioni e nei cantieri, nell'ottica del superiore interesse della salvaguardia della pubblica incolumità.

In questo contesto, un attento sguardo ed una particolare attenzione sono stati posti nel documento anche alle opere infrastrutturali lineari, per le quali le Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza

ed il monitoraggio dei ponti esistenti, recentemente elaborate dal Consiglio Superiore, costituiscono sicuramente un documento di riferimento anche in altri ambiti legati alle Norme Tecniche per le Costruzioni, nei quali il Servizio si trova ad operare a fini di certificazione dei materiali e prodotti strutturali.

Il documento, pertanto, è un opportuno testo di approfondimento contenente proposte normative, regolamentari, indirizzi, tutti finalizzati a migliorare la qualità della progettazione e la verifica con ispezioni di cantieri e laboratori di prove materiali. Sono innumerevoli, e tutti di prioritaria rilevanza, gli ambiti che sono inevitabilmente e necessariamente coinvolti dalla ricerca di un miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, sia le nuove che quelle appartenenti al patrimonio edilizio esistente; come pure molteplici, ed anch'esse di rilevanza tecnica prioritaria, le modalità operative intese a realizzare interventi strategici in un settore così variegato e composito, avente connotazioni che spaziano nel settore della progettazione strutturale e che, inevitabilmente, investono ambiti a carattere normativo e le stesse procedure tecnico-amministrative previste dalla vigente normativa.

Gli obiettivi quindi oltre la redazione di un documento con proposte normative, regolamentari o indirizzi, finalizzato a migliorare la qualità della progettazione ha previsto nel contempo la verifica tramite idonee ispezioni di cantieri e laboratori di prove materiali.

In considerazione del grave momento emergenziale vissuto nel corso dell'intero anno 2020, il Gruppo di Lavoro costituito ha inteso ricomprendere nel compito assegnato anche quelle attività che, anche se non direttamente ascrivibili ad "ispezioni di cantieri" in senso stretto o rivolte esclusivamente a "laboratori prove materiali", coinvolgessero comunque ambiti di controllo riferiti alle attività istituzionali del Servizio Tecnico Centrale e del Consiglio Superiore, in una visione unitaria volta, in ultima analisi, al controllo ed alla verifica della sicurezza strutturale e dell'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi, nell'ottica del miglioramento della sicurezza nell'intero settore delle costruzioni e, quindi, della garanzia della superiore salvaguardia della pubblica incolumità.

In tale ottica, si riportano nel seguito i principali interventi che il Gruppo di Lavoro ha ritenuto di evidenziare, in quanto rappresentativi, per la loro significatività tecnica, dello sforzo effettuato dal Consiglio Superiore e dal Servizio tecnico centrale, nel corso del 2020, pur tra enormi difficoltà operative e logistiche:

- n.2 visite presso stabilimenti produzione e connessi laboratori prove, finalizzate a rilascio di Certificato di Valutazione Tecnica
- n. 26 visite ispettive a gallerie della rete autostradale
- n.14 visite a cantieri di cavalcavia della rete autostradale

In conclusione, il raffronto numerico tra le attività di ispezione e vigilanza, intese come sopra esposto, svolte nel corso del 2020, rispetto alle analoghe attività effettuate nel 2019 evidenzia un effettivo incremento delle attività di vigilanza del 2020 rispetto al 2019 pari a: $63/55 = 15\%$ circa.

Tuttavia, alla luce di quanto sopra esposto e tenuto conto dello straordinario periodo di emergenza sanitaria "Covid-19" vissuto nell'intero corso del 2020, si ritiene che le attività di vigilanza ed ispezione svolte nel 2020, che mostrano un

significativo incremento (15% circa) assai prossimo al teorico valore programmato del 20%, possano senz'altro configurarsi come un positivo raggiungimento dell'obiettivo posto dalla Presidenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

1.5 Miglioramento della sicurezza attraverso un piano periodico di manutenzione delle opere puntuali esistenti e di nuova costruzione

L'obiettivo risulta collegato alla missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistica”* e afferisce 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.

Riguardo la sicurezza strutturale delle opere pubbliche esistenti, nel corso del 2020, l'impegno del Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è rivolto nella *redazione di linee guida per l'elaborazione del piano di manutenzione delle opere, con particolare riferimento agli edifici scolastici, esistenti o di nuova realizzazione.*

Le linee guida hanno la finalità di definire i criteri e le impostazioni generali per l'effettuazione delle visite ispettive e per la compilazione delle schede di rilievo della vulnerabilità degli elementi strutturali e non strutturali negli edifici scolastici e possono essere ritenute un utile contributo nell'inquadramento delle criticità e problematiche che possono scaturire dalla mancanza di una programmazione della manutenzione delle scuole. La programmazione deve infatti riguardare anche gli elementi non strutturali poiché questi elementi a stretto contatto con gli utenti abituali delle scuole (studenti, docenti e non docenti) possono esser fonte di situazioni pregiudizievoli per la sicurezza dei predetti utenti

1.6 Miglioramento della sicurezza attraverso un piano periodico di manutenzione delle opere lineari esistenti e di nuova costruzione

L'obiettivo risulta collegato alla missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistica”* e afferisce 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.

Presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è costituito *“un gruppo di lavoro incaricato di predisporre una bozza di Linea Guida ministeriale finalizzata a definire ed uniformare i criteri per il monitoraggio, la valutazione della sicurezza strutturale e la classificazione del rischio dei ponti esistenti, anche in considerazione del transito dei mezzi eccezionali.* Nonché a fornire *raccomandazioni ai fini della definizione di piani e programmi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture, ed in particolare delle opere d'arte contenenti i criteri di analisi di rischio per l'individuazione delle priorità d'intervento.”*

Tale esigenza, che si colloca nel più generale ambito concernente la gestione della sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, è altresì inquadrabile nelle esigenze di attuare le previsioni normative del D.L. 28/09/2018, n. 109 (c.d. “Decreto Genova”), convertito in legge con modificazioni dall’art. 1, comma 1, della Legge 16/11/2018, n. 130, così come successivamente modificato ed integrato da ultimo con il D.L. 21/09/2019, n. 104, convertito dalla L. 18/11/2019, n. 132. Ciò è stato anche indicato dal Ministro pro tempore che ha rappresentato l’esigenza di ricevere dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici “indicazioni tecniche e operative ai fini della redazione di linee guida tese alla definizione dei criteri per il monitoraggio, la valutazione e la classificazione del rischio dei manufatti esistenti, anche con riguardo ai carichi transitanti ordinari ed eccezionali, alle criticità idrogeologiche del sito di costruzione e alla pericolosità sismica locale nonché fornire raccomandazioni ai fini della definizione dei piani e dei programmi di controllo e manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche e del monitoraggio dinamico delle stesse.”

A seguito di tutto quanto sopra il gruppo di lavoro ha svolto diverse riunioni, condividendo le linee programmatiche e direttive delle previste attività, suddividendosi in Sottogruppi specialistici inerenti: Sottogruppo 1: Censimento e classificazione del rischio; Sottogruppo 2: Modalità di verifica della sicurezza; Sottogruppo 3: Indicazioni sul monitoraggio.

I diversi sottogruppi hanno quindi proseguito i lavori predisponendo i documenti di lavoro di propria pertinenza.

Le Linee Guida si compongono di tre parti: la prima riguarda il censimento e la classificazione del livello di attenzione dei ponti esistenti, la seconda si riferisce alla verifica della sicurezza e la terza definisce gli elementi per la sorveglianza e monitoraggio dei ponti e dei viadotti esistenti (nel seguito semplicemente “ponti” o “opere”; così come definito nelle Linee Guida, per ponti e viadotti si intendono le costruzioni, aventi luce complessiva superiore ai 6.0 m, che permettono di oltrepassare una depressione del terreno o un ostacolo, sia esso un corso o uno specchio d’acqua, altro canale o via di comunicazione o una discontinuità naturale o artificiale).

In particolare esse illustrano come la classificazione del rischio, o meglio, la classe di attenzione, si inquadri in un approccio generale multilivello che dal semplice censimento delle opere d’arte da analizzare arriva alla determinazione di una classe di attenzione riferita alla valutazione dei rischi, in base della quale si perverrà, nei casi previsti dalla metodologia stessa, alla verifica di sicurezza delle opere esaminate. Gli esiti della classificazione e dell’eventuale verifica costituiscono utili informazioni per una successiva valutazione dell’impatto trasportistico degli eventuali provvedimenti presi, da svolgersi anche mediante analisi della resilienza della rete. Dette analisi di resilienza della rete su vasta scala non sono, al momento, oggetto delle Linee Guida. Dette Linee Guida, infatti, approfondiscono nel dettaglio le metodologie necessarie per sviluppare l’approccio proposto a livello territoriale, quali il censimento delle opere, l’esecuzione delle ispezioni, iniziali e speciali, ai fini della redazione delle schede di rilievo e valutazione dei difetti dell’opera nonché la valutazione della classe di attenzione in funzione dei possibili rischi rilevanti, strutturale (statico e fondazionale), sismico, franoso e idraulico. Tali rischi, inizialmente analizzati separatamente in termini di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione, sono poi

riuniti in un'unica classificazione generale della classe di attenzione. In quest'ottica, il documento fornisce gli strumenti per la gestione del rischio delle opere, basata sulla conoscenza a livello territoriale dei ponti, nella più larga accezione del termine, e sugli strumenti per definire le priorità per l'esecuzione delle eventuali operazioni di sorveglianza e monitoraggio, di verifica e di intervento. Il documento e la metodologia in esso descritta possono applicarsi, nei principi e nelle regole generali, sia ai ponti stradali che a quelli ferroviari. L'approccio multilivello proposto prevede valutazioni estese a livello territoriale, quali il censimento, le ispezioni e la classificazione, e valutazioni puntuali, di maggiore approfondimento, concentrate su singoli manufatti. In particolare, da una prima analisi eseguita sull'intero patrimonio infrastrutturale esistente mediante la costruzione di un censimento ragionato basato sul reperimento del maggior numero di informazioni possibili e sull'effettuazione di ispezioni visive metodologicamente strutturate, è definita la classe di attenzione da attribuire ad ogni ponte e, quindi, il grado di complessità e la tipologia dei successivi approfondimenti eventualmente richiesti, opportunamente graduati ed ottimizzati. L'approccio si sviluppa su 6 livelli differenti, aventi grado di approfondimento e complessità crescenti. Sinteticamente:

- Il Livello 0 prevede il censimento di tutte le opere e delle loro caratteristiche principali (geometriche, strutturali, di sito, trasportistiche, etc.) mediante la raccolta delle informazioni e della documentazione disponibile e rinvenibile mediante ricerche documentarie o con l'uso di sistemi di mappatura o banche dati informatizzate.
- Il Livello 1 prevede l'esecuzione di ispezioni visive dirette e il primo rilievo della struttura e delle caratteristiche geo-morfologiche, idrologiche ed idrauliche dell'area, tese a individuare lo stato di degrado e le principali caratteristiche strutturali e geometriche di tutte le opere, nonché potenziali condizioni di rischio associate a eventi franosi o ad azioni idrodinamiche.
- Il Livello 2 consente di giungere alla classe di attenzione di ogni ponte, sulla base di metodologie discendenti dal concetto di rischio potenziale e, quindi, su parametri di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione, determinati elaborando i risultati ottenuti dai livelli precedenti. In funzione di tale classificazione, si procede quindi con uno dei livelli successivi.
- Il Livello 3 prevede l'esecuzione di valutazioni preliminari atte a comprendere, unitamente all'analisi della tipologia ed entità dei dissesti rilevati nelle ispezioni eseguite al Livello 1, se sia comunque necessario procedere ad approfondimenti mediante l'esecuzione di verifiche accurate di Livello 4.
- Il Livello 4 prevede l'esecuzione di valutazioni accurate sulla base di quanto indicato dalle Norme Tecniche per le Costruzioni vigenti.
- Il Livello 5, non trattato esplicitamente nelle Linee Guida ora in esame, è da applicarsi ai ponti considerati di rilevanza strategica ai fini di garantire i collegamenti essenziali nell'ambito della rete stradale, valutati particolarmente significativi dagli enti gestori e/o proprietari o comunque sui quali sia utile svolgere analisi più sofisticate quali quelle di resilienza, valutandone la rilevanza trasportistica attraverso l'analisi dell'interazione con la rete stradale di appartenenza e delle conseguenze di una possibile interruzione dell'esercizio del ponte sul contesto socio-economico in cui esso è inserito.

Dal Livello 0 al Livello 5, la complessità, il grado di dettaglio e l'onerosità delle indagini e delle analisi aumentano, ma il numero di infrastrutture su cui applicarle, così come il livello di incertezza dei risultati ottenuti, si riduce. È stata, inoltre, avviata un'ampia consultazione degli operatori coinvolti nella gestione dei ponti e delle infrastrutture in Italia (organi di controllo, enti locali, gestori/concessionari di opere infrastrutturali stradali e ferroviarie, enti rappresentativi di categorie professionali, etc.), delle cui risultanze si è tenuto conto nella predisposizione delle Linee Guida

1.7 Garantire la salvaguardia della vita umana in mare, attraverso l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale

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.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, istituito nel 1865, è responsabile dell'esercizio di compiti e funzioni collegate in prevalenza all'uso del mare per fini civili e con dipendenza funzionale da vari Ministeri che si avvalgono della sua opera: primo fra tutti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nel quale si colloca come Centro di responsabilità amministrativa) che ha "ereditato" nel 1994, dal Ministero della Marina Mercantile, la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività inerenti la navigazione commerciale e da diporto.

Il Corpo - che dispone di un organico complessivo di poco inferiore a 10.600 militari, tra ufficiali, sottufficiali e graduati - si configura come una struttura altamente specialistica, sia per i profili tecnico-operativo sia per quelli amministrativi, investita dell'espletamento di funzioni pubbliche statali negli spazi marittimi di interesse nazionale finalizzate prioritariamente alla salvaguardia della vita umana in mare. Per l'assolvimento di queste funzioni, nel corso del 2019, ha avuto a disposizione:

- una flotta navale di 555 imbarcazioni, delle quali 59 d'altura e 248 costiere, dislocate in circa 100 porti localizzati lungo tutto il perimetro delle coste nazionali, tra cui quello di Messina dove ha sede il Reparto Supporto Navale delle unità maggiori ad elevata autonomia (Classe 900, 920 e 940), capaci di assicurare una consistente flessibilità operativa e utilizzate prevalentemente per attività di pattugliamento e soccorso a lungo raggio. Altre 248 unità minori (gommoni e battelli pneumatici) sono dislocate, invece, nelle località particolarmente frequentate da bagnanti e diportisti per l'assistenza e la sorveglianza negli specchi di mare prospicienti la costa. Tra le unità d'altura e costiere vi sono le 122 motovedette precipuamente dedicate al soccorso marittimo ed aereo (Classe 300, 600 e 800);
- una squadriglia aerea suddivisa su quattro basi (Sarzanà, Catania, Cagliari e Pescara), dotata di 18 aeromobili (4 ad ala fissa e 14 ad ala rotante), con fondamentali funzioni quali la ricerca di naufraghi e di unità navali ed aeree in

difficoltà in mare, il soccorso a naufraghi o a traumatizzati ed ammalati a bordo di navi, la tutela dell'ambiente marino e delle aree marine protette anche a mezzo di sistemi di telerilevamento sia per monitoraggi periodici, sia in occasione di eco-emergenze. Importante anche l'attività di vigilanza sulla pesca marittima e sull'acquicoltura nonché sulla navigazione e sulle attività marittime che si svolgono nelle acque territoriali e di interesse nazionale, con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare nella sua accezione più ampia;

- una complessa ed articolata componente tecnologica (utilizzata per le comunicazioni, la gestione di informazioni e il monitoraggio del traffico navale) dotata di sofisticati sistemi, piattaforme informatiche e reti di trasmissione bisognose di costanti interventi di adeguamento che, connessi anche a livello internazionale, mirano a garantire elevati *standard* di sicurezza in mare e pronti interventi nelle situazioni emergenziali, favorendo pure la competitività dei porti nazionali.

Tra essi si vogliono citare il servizio VTS (*Vessel Traffic Service*), la rete AIS (*Automatic Identification System*), il sistema per la ricezione delle informazioni satellitari (*Long Range Information and Tracking*), l'interfaccia unica nazionale PMIS (*Port Management Information System*), il servizio di avviso ai naviganti NAVTEX (NAVigational TEXt message), il sistema satellitare internazionale di localizzazione COSPAS/SARSAT, progettato per assistere le operazioni di ricerca e soccorso, con sede unica nazionale a Bari operativa tutti i giorni h24;

- un parco veicoli (automezzi di servizio) composto da 947 mezzi, suddivisi nei vari segmenti (autoveicoli a trazione integrale e non, furgonati, carrelli rimorchio, laboratori mobili ecc.) in relazione ai servizi tecnici ed operativi cui sono dedicati, come le ispezioni sul demanio marittimo e sulle spiagge, la vigilanza degli spazi portuali, gli interventi per la tutela ambientale ed i controlli sulla filiera di pesca, il trasporto logistico, quello collettivo, il servizio aeroportuale ecc.;
- una componente subacquea con personale altamente specializzato per le attività in immersione, articolata in cinque Nuclei di intervento istituiti presso le sedi di Genova, Cagliari, Napoli, Messina e San Benedetto del Tronto, in modo da poter raggiungere agevolmente tutto il litorale nazionale per compiti di ricerca naufraghi e relitti dispersi sul fondo ma anche per attività di monitoraggio e controllo dei fondali e delle acque sia in termini di tutela ambientale e delle biodiversità, sia per la salvaguardia del patrimonio archeologico sommerso.

Gli spazi marittimi ove il Corpo svolge le sue attività comprendono 155.000 Km² di acque marittime, interne e territoriali, che sono a tutti gli effetti parte del territorio dello Stato, nonché ulteriori 350.000 Km² di area di responsabilità SAR (ricerca e soccorso) sui quali l'Italia ha diritti esclusivi (sfruttamento delle risorse dei fondali). Dunque, un complesso di aree marine di competenza quasi doppia rispetto all'intero territorio nazionale.

Il Corpo è presente lungo i circa 8.000 chilometri di coste nazionali, articolato a livello territoriale in Comandi di uffici marittimi, suddivisi in:

- **15 Direzioni Marittime** (Ancona, Bari, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Livorno, Napoli, Olbia, Palermo, Pescara, Ravenna, Reggio

Calabria, Trieste e Venezia), sedi a loro volta di altrettante Capitanerie di porto;

- **55 Capitanerie di porto** (di cui 15 sedi delle predette Direzioni Marittime);
- **48 Uffici Circondariali marittimi**;
- **126 Uffici Locali marittimi**;
- **38 Delegazioni di spiaggia**.

L'obiettivo strategico 2020 assegnato con la direttiva del Ministro, è articolato in complessivi sei 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.

Dall'analisi effettuata risulta che dei sei obiettivi operativi uno è stato pienamente realizzato e cinque parzialmente.

Nel corso dell'esercizio 2020 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.

L'obiettivo mira ad efficientare l'attività di salvaguardia della vita umana in mare, denominata a livello internazionale SAR (Search and rescue ossia ricerca e soccorso), svolta dalla componente aeronavale e terrestre del corpo delle Capitanerie di porto, denominata Guardia Costiera, per assicurare giornalmente (h24), con il personale delle Unità costiere di guardia (UCG), delle sale operative periferiche (MRSC - Centri secondari di soccorso marittimo) e della Centrale operativa del Comando Generale (IMRCC), il soccorso e l'assistenza in mare alle persone in pericolo. Mentre il coordinamento delle operazioni è esclusiva competenza del Corpo, non sempre quest'ultimo può direttamente intervenire con propri uomini e mezzi. Il secondo programma d'azione fissa, dunque, una percentuale minima di intervento diretto della componente operativa della Guardia costiera.

Il personale delle Capitanerie di porto è chiamato a svolgere l'attività di coordinamento e gestione delle operazioni di soccorso che si attivano anche in caso di disastri naturali (dovuti ad incendi, alluvioni ecc.) che si verificano lungo le coste e in connessione agli eventi di immigrazione clandestina via mare. Per assicurare tutti i suddetti interventi è prioritario mantenere in efficienza i mezzi navali, aerei e terrestri in dotazione al Corpo, attraverso l'attuazione di una capillare attività di gestione amministrativa e tecnico-manutentiva degli stessi, nonché mediante l'idoneo supporto logistico, come descritto nell'ultima fase che, per il 2020, prevede la conclusione dell'accordo di programma per la sede logistica di supporto alle unità navali maggiori da realizzare in Sicilia. Il relativo programma d'azione fissa una soglia minima di capacità operativa dei mezzi prevedendo la loro disponibilità media per almeno 299 giorni.

In ragione di ciò, l'obiettivo è stato pienamente realizzato nel corso del 2020.

Per l'obiettivo operativo “*Continuo miglioramento delle attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) per il mantenimento di elevati standard di sicurezza nel settore marittimo*” realizzato al 93,81% ha inciso l'emergenza sanitaria Covid 19, poiché buona parte del campione di navi da assoggettare ad ispezione ha sospeso le attività commerciali. Tale scenario - caratterizzato dalla riduzione del numero dei componenti dell'equipaggio; dalla limitazione ai soli servizi essenziali della nave; dalla bassa operatività della nave per il limitato numero di passeggeri - ha comportato una riduzione del numero di ispezioni condotte e conseguentemente il mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

L'obiettivo mira ad efficientare la complessa attività ispettiva svolta dal personale militare del Corpo specializzato in materia di sicurezza, nei seguenti due settori:

- safety: a bordo di navi italiane ed estere, per assicurare il rispetto della vasta normativa nazionale, comunitaria ed internazionale vigente in materia di salvaguardia della vita umana in mare, che fissa gli standard qualitativi e strutturali da possedere per la "maritime safety" e per le condizioni di lavoro a bordo;

- security: nei porti, alle installazioni portuali e sulle navi (sia quelle straniere che attraccano nei porti nazionali, sia quelle italiane), per attuare le vigenti prescrizioni in ordine alla difesa da eventuali attacchi terroristici.

L'obiettivo operativo “*Consolidare le azioni di controllo in mare, nei porti e sul litorale marittimo per verificare, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza*” mira a potenziare i controlli sul rispetto delle locali ordinanze emesse per regolamentare la navigazione in porto, in prossimità delle coste e nelle zone di balneazione o la circolazione dei veicoli nell'ambito portuale, al fine di garantire la sicurezza nell'espletamento delle attività stesse.

Per ciò che riguarda la nautica da diporto, oltre ai citati controlli sullo svolgimento dell'attività in prossimità della costa, a tutela dei bagnanti e di chi esercita attività sub, si eseguono controlli per accertare il possesso e la validità di titoli/abilitazioni/documenti previsti per la conduzione delle unità e per il loro noleggio o locazione e vengono effettuate ispezioni alle unità stesse per verificare il possesso della prevista documentazione di bordo e delle dotazioni di sicurezza, a tutela dei diportisti medesimi.

L'obiettivo è stato realizzato al 94,86% poiché le ristrettezze imposte per la pandemia covid-19, hanno inciso, riducendoli, il numero dei controlli eseguiti rispetto a quelli prefissati.

L'obiettivo operativo “*Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione*” tende a garantire elevati standard di sicurezza in mare, sia attraverso il monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio che transita/sosta nelle acque/porti di giurisdizione, per una migliore risposta in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, sia mediante la disponibilità dei sistemi in uso per l'acquisizione e lo scambio di dati sul traffico mercantile.

Il monitoraggio si attua mediante specifica attività del Corpo delle Capitanerie di porto che ha la responsabilità di gestire, con proprio personale appositamente specializzato, i centri VTS; mentre lo scambio di dati avviene con l'utilizzo della rete AIS e relativo sistema PELAGUS.

Le informazioni acquisite sono accentrate presso il Comando Generale e da questo rese disponibili, attraverso opportune interfacce macchina-macchina, ad altri servizi di responsabilità del Comando Generale e ad altre Amministrazioni dello Stato consentendo, così, alle stesse, di evitare di dotarsi di analoghi apparati per le proprie finalità istituzionali. Per lo scopo, non si può prescindere dal prevedere anche un costante piano di ammodernamento delle dotazioni informatiche. L'obiettivo, realizzato al 90,48%, non è stato pienamente raggiunto a causa dei giorni di 'non operatività' del Centro VTS di Brindisi per avarie bloccanti degli apparati e soprattutto poiché le risorse dei fondi disponibili nel 2020 sono stati in buona parte utilizzati per l'acquisto di PC portatili per favorire il 'lavoro agile' che si è reso predominante a seguito dei provvedimenti emanati per fronteggiare l'emergenza sanitaria in atto.

L'obiettivo operativo "**Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'U.E.**" si prefigge di rafforzare la cooperazione internazionale in materia di salvaguardia della vita umana in mare per efficientare i servizi di Guardia costiera nei bacini di interesse e, più in generale, per uniformare le norme comunitarie ed internazionali in materia di sicurezza della navigazione.

Rafforzare la cooperazione significa, anzitutto, incrementare lo scambio delle informazioni tra Stati Membri dell'Unione Europea, scambio previsto dalla Direttiva 2002/59/CE e realizzato, dal Comando Generale, mediante il sistema MAREΣ che dialoga con le **National Competent Authority** di Portogallo, Spagna, Gibilterra, Francia, Italia, Malta, Slovenia, Croazia, Montenegro, Grecia, Cipro, Romania e Bulgaria. La totalità delle informazioni acquisite sono altresì inviate all'EMSA per la loro integrazione nel sistema comunitario denominato *SafeSeaNet*.

La piattaforma MAREΣ è stata altresì individuata dalla Commissione europea per lo scambio di informazioni AIS tra i Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo, beneficiari del programma comunitario denominato *SAFEMED*.

Altre iniziative di cooperazione sono racchiuse negli adempimenti previsti nel secondo programma d'azione (partecipazione alle iniziative in materia adottate nel contesto europeo); terzo programma (partecipazione ad almeno una delle esercitazioni internazionali annualmente programmate); quarto programma d'azione (predisposizione di un nuovo accordo SAR da stipulare con un ulteriore Paese dell'area mediterranea). Nel corso del 2020, a causa dell'emergenza pandemica, la Presidenza francese dell'ECGFF non ha intrapreso alcuna iniziativa e, pertanto, l'obiettivo non ha avuto sviluppi e si è realizzato solo all'80%.

L'obiettivo operativo "**Efficientamento del settore inerente la formazione specialistica del personale militare del Corpo e, per gli aspetti di pertinenza, la formazione professionale del personale marittimo**" è finalizzato ad assicurare la migliore formazione specialistica del personale militare del Corpo impiegato nelle attività operative legate all'obiettivo strategico, tra le quali le verifiche sui Centri di formazione professionale del personale marittimo.

L'adeguata preparazione professionale di questi ultimi contribuisce notevolmente al mantenimento di elevati standard di sicurezza sia a bordo delle navi, sia nello svolgimento del traffico mercantile. Pertanto, i Centri che richiedono l'autorizzazione ad effettuare i corsi devono necessariamente possedere specifici requisiti che il personale del Corpo è chiamato puntualmente a verificare, tanto nell'espletamento delle procedure di autorizzazione, quanto nella fase di svolgimento dei corsi stessi.

Più in generale, la formazione specialistica del personale militare del Corpo concerne tutti gli aspetti operativi previsti dall'obiettivo strategico per cui il primo programma d'azione coinvolge: 750 operatori (equipaggi) della componente aeronavale della Guardia Costiera deputata alla ricerca e salvataggio marittimo (SAR) e dei nuclei subacquei; 120 ispettori/ufficiali del settore sicurezza (PSC, Flag e sinistri marittimi, Security, MLC) e polizia marittima; 110 militari da impiegare nelle attività inerenti il monitoraggio del traffico marittimo (operatori e supervisori VTS, responsabili di centro VTS, operatori VTMS, tecnici manutentori). Le restrizioni imposte per la pandemia da Covid-19, sono state limitate le partecipazioni ai corsi di formazione specialistica con conseguente parziale conseguimento dell'obiettivo.

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 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

In tale ambito, il Ministero al fine di migliorare la mobilità sulle reti stradali ha promosso in particolare la **vigilanza ed monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali e delle strade di interesse nazionale, gestite da Anas SpA**, ed il **finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie**, declinando le attività in quattro obiettivi.

Riguardo le infrastrutture delle concessionarie autostradali, 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, per i principali interventi in corso di esecuzione.

Il Ministero come di consueto ha richiesto alle Società Concessionarie di trasmettere con cadenza mensile le schede con i dati sugli avanzamenti dei lavori, al fine di verificarne il corretto andamento ed intervenire, laddove fosse possibile, nella risoluzione di eventuali problemi ostativi. Oltre ad acquisire tali informazioni, le competenti strutture del Ministero hanno provveduto ad effettuare riscontri sui lavori in corso di esecuzione, in occasione del secondo semestre, tramite gli Uffici Ispettivi Territoriali, i quali hanno redatto apposite relazioni sui singoli interventi.

In tre casi su dieci (interventi 4, 6 e 9) gli avanzamenti conseguiti sono stati superiori a quelli previsti, a differenza delle altre otto opere che invece risultano con avanzamenti inferiori a quelli previsti. Complessivamente considerando tutti i dieci interventi, la produzione nel corso del 2020 risulta con un decremento del 21% rispetto alle previsioni di inizio anno. 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, anche se l'emergenza epidemiologica ha influenzato il raggiungimento degli obiettivi programmati. In sintesi, il blocco delle missioni del personale, i rallentamenti nei cantieri di lavoro dovuti alle disposizioni governative derivanti dalla citata emergenza sanitaria hanno reso possibile effettuare n. 13 ispezioni pari al 57% di quanto previsto.

I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione realizzata nel corso del 2020 è risultata pari al 79% 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. A livello complessivo è stato realizzato circa il 82% degli importi delle opere.

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

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/19	Produzione stimata anno 2020	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/20	Importo produzione stimata al 30/06/20	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/20	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/20	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/20	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/20
1	Autostrada A15 Parma - La Spezia e Recordo Fortevivo - Treccasali - Terre Verdiane	253,20	161,90	52,80	214,70	84,79%	24,20	8,80	28,60	12,90	183,60
2	Autostrada A8 Milano - Varese. Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'intercommessione di Lainate. Lotto 2	51,50	4,60	21,80	26,40	51,26%	15,60	6,30	6,20	5,50	16,40
3	Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1	177,90	162,60	12,10	174,70	98,20%	7,60	4,50	4,50	4,70	171,80
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	86,00	18,60	104,60	90,17%	9,80	9,50	8,80	17,90	113,40
5	Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2	330,20	233,60	58,80	292,40	88,55%	33,30	32,60	25,50	18,40	284,60
6	Autostrada A4 Milano - Brescia. Interventi di ammodernamento ed adeguamento dal km 121+000 al km 124+975. Lotto 2.3	26,50	1,30	9,40	10,70	40,38%	3,60	1,80	5,80	7,80	10,90
7	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate)	77,70	74,80	1,20	76,00	97,81%	0,40	0,20	0,80	0,90	75,90
8	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2	169,60	99,80	20,00	119,80	70,64%	9,60	6,20	10,40	11,80	117,80
9	Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano. Lotto di completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	47,50	40,00	7,50	47,50	100,00%	6,00	4,70	1,50	7,10	51,80
10	Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incaisa. Lotto 1 nord	126,80	71,10	30,80	101,90	80,36%	15,80	9,40	15,00	12,00	92,50
	Totale	1.376,90	985,70	233,00	1.168,70	84,88%	125,90	84,00	107,10	99,00	1.118,70

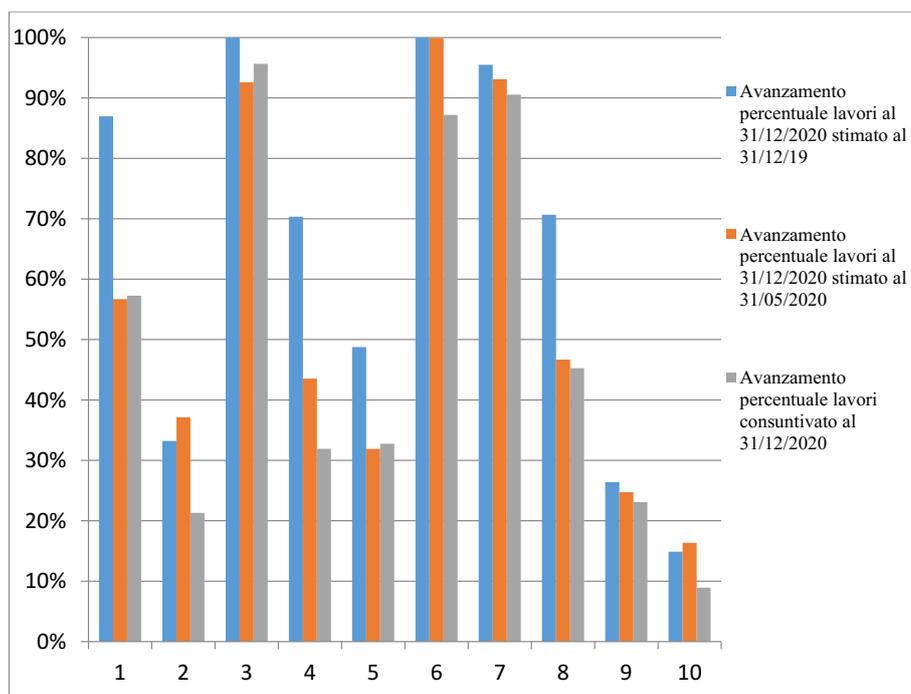
Riguardo la definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali. con le modalità e i tempi previsti dall' articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019 n. 162, l'attività si è conclusa nel quarto trimestre con una proposta di aggiornamento del PEF in corso da parte delle Società concessionarie autostradali, i cui termini si intendono prorogati stante la situazione di indeterminatezza indotta dall'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Riguardo la vigilanza ed monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da Anas SpA, le strutture ministeriali centrali si avvalgono del supporto dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche che sono distribuiti sul territorio. I provveditorati effettuano le ispezioni programmate a livello centrale presso i cantieri delle opere e redigono i verbali di visita.

Sulla base degli aggiornamenti dei dati trasmessi da Anas SpA, nonché delle evidenze messe in luce dagli uffici dei provveditorati di questo Ministero, vengono aggiornate le schede di monitoraggio relative ai 10 interventi in esame. All'interno di ciascuna scheda sono riportati gli andamenti della produzione totale e dei lavori, relativi agli interventi, sono evidenziate le eventuali criticità riscontrate nel corso della realizzazione dei lavori, e, ove possibile, le eventuali "proposte raccomandate" per la loro risoluzione.

Per gli interventi riguardanti le infrastrutture stradali di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., sette delle dieci opere monitorate registrano dei ritardi dovuti principalmente alla risoluzione delle interferenze ed all'avvio dei cantieri.

Complessivamente la produzione effettiva nel corso del 2020 è solamente di circa il 57% rispetto a quella programmata, così la produzione totale, ovvero l'avanzamento delle opere registra anziché il 55%, come previsto ad inizio anno, solamente il 43% circa.



Di seguito si riporta la scheda delle opere monitorate, per i principali interventi in corso di esecuzione.

Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A. Importi in milioni di Euro

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/19	Produzione stimata anno 2020	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/20	Importo produzione stimata al 30/06/20	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/20	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/20	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/20	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/20
1	Itinerario Nord-Sud S. Stefano di Camastra - Gela. S.S. n. 117 Centrale Sicilia - Lavori di ammodernamento e sistemazione del tratto compreso tra il km 19+000 e km 23+200 (Lotto B2) - Lavori di completamento	41,53	29,98	6,50	36,48	92,66%	4,50	4,00	2,87	5,50	38,35
2	S.S. n. 260 "Pioente" - Dorsale "Antatrice" - Montereale - L'Aquila - Lavori di adeguamento alla categoria C2 del D.M. 05/11/2001. Lotto 4: dello svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari. Progetto Esecutivo in Appalto Integrato. Il tracciato di progetto attraversa il Comune di Montereale e il Comune di Capitignano, entrambi in Provincia di L'Aquila	53,49	3,95	12,95	16,90	31,59%	5,85	7,10	1,55	6,04	11,54
3	S.S. n. 96 "Barese" - Tronco. Gravina - Bari, tratto Altamura - Toritto. Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sezione tipo "B" del Codice della Strada, del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della Variante di Toritto. 1° stralcio	14,78	7,29	3,60	10,89	73,68%	3,60	0,00	2,23	0,45	9,97
4	Lavori di Completamento della Tangenziale di Vicenza 1° Stralcio - 1° Tronco. L'intervento è un primo stralcio dell'intervento complessivo denominato "Completamento della Tangenziale di Vicenza"	62,00	20,17	18,67	38,84	62,65%	10,00	8,67	0,58	4,53	25,28
5	S.S. n. 26 - Adeguamento alla categoria C1 del D.M. 05/11/2001 e messa in sicurezza del tratto compreso tra Chivasso a Caluso con variante all'abitato di Arè, nel territorio della città metropolitana di Torino	20,89	3,93	8,22	12,15	58,16%	4,00	4,22	1,08	2,65	7,66
6	S.S. n. 125 "Orientale Sarda" Tronco Tentena San Priamo - 1° lotto 1° stralcio	44,53	31,27	13,26	44,53	100,00%	10,00	3,26	0,10	4,81	36,18
7	Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia: lotto 6 dal km 59+050 al km 61+450	66,68	39,98	13,10	53,08	79,60%	12,00	1,10	5,10	5,27	50,35
8	Variante Tilo - Brenza - 6° lotto. La Variante realizza il collegamento tra il raccordo autostradale Sicciano - Potenza e l'autostrada A3	78,84	14,16	40,00	54,16	68,70%	25,00	15,00	4,46	15,08	33,70
9	S.S. n. 652 "di fondo valle Sangro": lavori di costruzione del tratto compreso tra la stazione di Gamberale e la stazione di Civitaluparella - 2° lotto 2° stralcio 2° tratto. L'intervento ricade nel territorio dei comuni di Gamberale, Pizzoferrato, Quadri e Borrello, in Provincia di Chieti	137,94	10,88	25,00	35,88	26,01%	10,00	15,00	7,36	12,87	31,11
10	S.S. n. 212 "della Val Fortore": lavori di completamento alla statale dello svincolo di San Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Gaide (Asse S.S. Fortoma). 1° Lotto Variante di San Marco dei Cavoti - 2° Stralob	47,61	0,78	8,00	8,78	18,44%	2,00	6,00	0,30	3,19	4,27
	Totale	588,29	162,39	151,30	315,69	55,20%	86,95	64,35	25,63	60,39	248,41

Come è noto il Ministero, a partire dal 2016, ha tra i propri obiettivi quello di ***promuovere una mobilità sostenibile attraverso anche il finanziamento di percorsi di ciclovie***, che sono stati rilanciati anche in occasione della Giornata mondiale della bicicletta organizzata dall'Onu il 3 giugno 2019. L'uso, infatti della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, può migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

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 Tirrenica
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) sono stati nuovamente sottoscritti i Protocolli d'intesa già firmati, (*Ciclovia del Sole, Ciclovia VENTO, Ciclovia dell'acquedotto pugliese, GRAB di Roma, Ciclovia del Garda, Ciclovia Sardegna, Ciclovia Magna Grecia*) che annullano e sostituiscono i precedenti nella parte in cui non hanno 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 ciclovia;

La quota di risorse assegnata a ciascuna ciclovia 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 ciclovia 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 ciclovia; nel contempo il decreto individua per ogni ciclovia 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 ciclovia.

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 ciclovia 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.

Il percorso attuativo sotteso alla realizzazione di ciascuna ciclovia prevede quindi:

- la stipula di un protocollo d'intesa con la Regione capofila delle Regioni attraversate;
- la predisposizione di un progetto di fattibilità da parte della Regione capofila;
- la predisposizione, da parte del Ministero, di un piano di riparto dei finanziamenti, sulla base dei costi stimati dal progetto di fattibilità;
- la predisposizione, da parte della Regione capofila, del progetto definitivo;
- l'approvazione del progetto definitivo da parte del Ministero;
- l'affidamento dei lavori da parte della Regione capofila;
- l'avvio e l'esecuzione dei lavori;
- il completamento dell'opera.

Nel corso del 2019, l'attività del Ministero si è concentrata sui progetti definitivi da presentarsi a cura delle Regioni capofila secondo le seguenti azioni:

- esaminare i progetti, richiedere, ove necessario, modifiche o integrazioni, procedere per l'approvazione;
- rendicontare le attività svolte, evidenziando i motivi dell'eventuale mancato raggiungimento dell'obiettivo programmato.

Nel corso del 2019, in ordine cronologico, sono pervenuti i seguenti progetti di fattibilità tecnica ed economica, tutti esaminati dai rispettivi Tavoli tecnici operativi, GRAB di Roma, Ciclovia VEN-TO e Ciclovia del SOLE.

Nel corso del 2019 l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia GRAB si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico ed è stato finanziato il progetto definitivo della intera ciclovia.

Nel corso del 2020, in ordine cronologico, sono stati istruiti e ammessi alle ulteriori fasi di progettazione altri tre progetti di fattibilità tecnica ed economica,

tutti esaminati dai rispettivi Tavoli tecnici operativi: ciclovia VEN-TO, ciclovia SOLE, ciclovia Acquedotto pugliese.

- L'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia VEN-TO si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico e sono stati finanziati il progetti definitivi dei primi lotti funzionali.
- Il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia SOLE si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico ed sono stati finanziati il progetti definitivi dei primi lotti funzionali.
- Infine il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia Acquedotto pugliese è stato esaminato dal Tavolo tecnico.

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 per interventi di edilizia pubblica a favore dei Comuni (primo e secondo "Programma 6000 Campanili", "Nuovi progetti di interventi", "Cantieri in Comune");
- 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;
- attraverso la gestione e distribuzione delle risorse del *Fondo progettazione per gli enti locali*, destinato al cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi di opere degli enti locali e consentire così agli enti locali che non dispongono dei necessari fondi di procedere alla progettazione di fattibilità obbligatoria;
- attraverso la gestione e distribuzione delle risorse del *Fondo per la progettazione degli interventi prioritari*, destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali.
- con l'utilizzo del *Piano di rafforzamento amministrativo* al fine del superamento di criticità gestionali del programma denominato "Piano

città”, che ha dato impulso alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate;

- attraverso la gestione e distribuzione delle risorse del *Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare, promosso dall’articolo 1, comma 437 e seguenti, della legge n. 160/2019.*

Il primo obiettivo interessa circa 700 Comuni ed è finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali di vario tipo, di piccole dimensioni e di rapida attuazione. E’ attuato attraverso la messa in esecuzione di diversi Programmi di intervento.

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. Il Programma fu avviato con il cosiddetto *“Decreto del fare”* (comma 9 dell’articolo 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69), 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 295 a fronte di 250 milioni di euro disponibili nei tre anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2019 sono stati erogati circa 224 milioni di euro pari a quasi il 90% dei fondi, con 206 interventi conclusi.

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

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

Complessivamente gli interventi finanziati sono 286 a fronte di 100 milioni di euro disponibili nei tre anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2019 sono stati erogati circa 56 milioni di euro pari circa al 56% dei fondi, con un totale di interventi conclusi pari a 199.

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 due interventi sono stati completamente definanziati 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 198 milioni di euro, alla fine del 2019 ne sono stati erogati circa 154 milioni, pari a 77%.

Fino a tutto l’anno 2020 sono state erogate le prime rate di finanziamento per n. 135 interventi per un ammontare di € 10.084.245,97, le seconde rate per n. 126 interventi per un ammontare di € 89.014.248,92, le terze per n. 80 interventi per complessivi € 45.049.044,35 e per n. 76 interventi completati le rate di saldo per un totale di € 12.566.740,54 ed € 4.386.887,96 di economie riversate alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. – Fondo sport e Periferie

Sintesi dello stato di attuazione dell’attività Interventi finanziati Delibera CIPE n. 38/2015: n. 137 € 198.589.859,00 Interventi definanziati: n. 2 - € 7.400.000,00 Interventi parzialmente definanziati: n. 1 - € 1.164.000,00

Importi erogati al 31/12/2020 € 161.101.167,74

Interventi conclusi al 31/12/2019 n. 76

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

Programma *piccoli comuni fino a 3500 abitanti*

L’articolo 4, comma 7 del decreto legge 32 del 18 aprile 2019 ha previsto, che alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, debbano ritenersi conclusi i programmi infrastrutturali denominati “6000 Campanili” e “Nuovi Progetti di Interventi”. Con il decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, n. 400 del 3 settembre 2019, registrato alla Corte dei conti, reg. n. 1-3456 del 11 ottobre 2019, si è provveduto in concreto alla ricognizione delle somme iscritte in bilancio non più dovute relative ai predetti programmi “6000 Campanili” e “Nuovi Progetti di Interventi” ed ammontanti ad euro 7.535.118,69.

L'importo di euro 7.535.118,69 è stato quindi, successivamente, versato in conto entrata sul capitolo 3570 mediante i decreti direttoriali appositamente predisposti. Per quanto attiene le finalità le risorse di cui sopra, sono destinate ad interventi di manutenzione straordinaria di strade, illuminazione pubblica, strutture pubbliche comunali e per l'abbattimento delle barriere architettoniche in edifici pubblici per un importo massimo di € 200.000, di cui fino a € 150.000 per lavori e fino a € 50.000 per somme a disposizione. Attuazione del Programma Le istanze di accesso al finanziamento pervenute dai Comuni interessati entro la scadenza fissata all' 11.12.2019, sono circa 740. A seguito della fase istruttoria per la valutazione delle proposte presentate, con decreto direttoriale n. 5460 del 02.04.2020, è stato approvato un elenco di 39 Comuni i cui interventi sono risultati ammissibili a finanziamento. L'importo complessivamente impegnato per i 39 Comuni finanziati è pari ad euro € 7.366.220,95 risultando un residuo di euro 168.897,74 non assegnato. Nel corso dell'anno 2020 è stato erogato complessivamente ai Comuni l'importo di euro 6.080.415,99 corrispondente alla somma delle: - prime rate di acconto, pari al 50% delle risorse assegnate, per un totale di euro 3.683.110,51; - le rate di saldo, erogate successivamente alla aggiudicazione dei lavori da parte dei Comuni, pari ad euro 2.397.305,48. Alla data del 31/12/2020 risultano da erogare le rate di saldo a favore di 2 Comuni che non hanno ancora proceduto all'aggiudicazione dei lavori.

Sintesi dello stato di attuazione del programma

Anno 2020:

Interventi finanziati (decreti di approvazione e impegni assunti) 39

Fondi disponibili 2020 € 7.535.118,69

Fondi impegnati al 31/12/2020 € 7.366.220,95

Importi erogati al 31/12/2020 € 6.080.415,99

Interventi avviati al 31/12/2020 37

Interventi conclusi al 31/12/2020 nessuno.

Monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)		
n. interventi finanziati nelle Regioni del Mezzogiorno	27 / 39	69% circa
importi assegnati ad interventi nelle Regioni del Mezzogiorno	€ 5.240.644,27 / 7.366.220,95	71% circa

La Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2020 ha confermato come obiettivo strategico da perseguire, l'attuazione del programma di "recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica", di proprietà dei Comuni e degli ex IACP.

Con decreto interministeriale (MIT-MEF-Affari regionali) del 16 marzo 2015 sono stati definiti i criteri per la formulazione del programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica

di cui all'articolo 4 del decreto legge 28 marzo 2014, n. 47 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80.

Il programma è articolato nelle seguenti due linee:

- a) **interventi di non rilevante entità (linea A)** finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento energetico. Si considerano di non rilevante entità gli interventi di importo inferiore a 15.000 euro da realizzarsi entro sessanta giorni dal provvedimento regionale di concessione del finanziamento. 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;
- b) **interventi di ripristino (linea B)** di alloggi di “risulta” (ovvero non assegnati) e di manutenzione straordinaria da attuare mediante la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per alloggio:
 - b.1. efficientamento energetico degli organismi abitativi mediante il miglioramento dei consumi di energia e l'innalzamento di almeno una classe della prestazione energetica o la riduzione di almeno il 30% dei consumi registrati nell'ultimo biennio di utilizzazione dell'immobile;
 - b.2. messa in sicurezza delle componenti strutturali degli immobili mediante interventi di adeguamento o miglioramento sismico;
 - b.3. rimozione manufatti e componenti edilizie con presenza di materiali nocivi e pericolosi quali amianto, piombo, ecc.;
 - b.4. superamento delle barriere architettoniche;
 - b.5. manutenzione straordinaria sulle parti comuni dell'organismo abitativo e su quelle di pertinenza;
 - b.6. frazionamenti e accorpamenti con rinnovo e sostituzione di parti anche strutturali degli edifici.

Gli alloggi recuperati sono assegnati prioritariamente alle categorie sociali individuate dall'art. 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, (conduttori con provvedimenti di rilascio per finita locazione con reddito annuo lordo complessivo familiare inferiore a 27.000 euro, che siano o abbiano nel proprio nucleo familiare persone ultrasessantacinquenni, malati terminali o portatori di handicap con invalidità superiore al 66 per cento, purché non siano in possesso di altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella regione di residenza nonché ai conduttori che abbiano, nel proprio nucleo familiare, figli fiscalmente a carico) a condizione che detti soggetti siano collocati utilmente nelle graduatorie comunali per l'accesso ad alloggi di edilizia residenziale pubblica.

Per quanto concerne i profili finanziari si evidenzia che con il richiamato decreto 16 marzo 2015 è stato effettuato il riparto tra le regioni della dotazione iniziale di 67,9 milioni per gli interventi di non rilevante entità (di linea a)) finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento energetico, nel limite di 15 mila euro ad

alloggio da assegnare prioritariamente, come detto, alle categorie sociali individuate dall'art. 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9 sottoposte a procedure esecutive di sfratto.

Con il medesimo decreto è stata inoltre ripartita la disponibilità di euro 400.230.784,50 da destinare agli interventi della linea b) di ripristino e di manutenzione straordinaria anche delle parti comuni, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per ciascun alloggio. Con riferimento agli interventi di linea a), si sono poi aggiunti ulteriori 25 milioni rinvenienti dall'articolo 14 del decreto legge 25 novembre 2015 n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9 (c.d. decreto "Giubileo").

Inoltre, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 3 ottobre 2018, è stato disposto, per gli interventi di linea b), un rifinanziamento di euro 321.116.384,00 a valere sulle somme rinvenienti dal Fondo investimenti per le infrastrutture di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

Tale importo è stato destinato alla copertura parziale del fabbisogno eccedente (non soddisfatto con i precedenti riparti) degli interventi di linea b) quantificato, nella sua interezza, in euro 386.193.547,87 a seguito delle rimodulazioni dei programmi di intervento formalizzate dalle Regioni.

La dotazione complessiva del Programma è pertanto pari ad oltre **814 milioni di euro**.

Il Ministero 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.

Le rimodulazioni del programma degli interventi.

Con decreto 21.12.2017 sono state approvate rimodulazioni formulate dalle regioni, Nel 2020 sono pervenute alla Direzione generale n.11 nuove proposte di rimodulazioni di cui risultano approvate quelle presentate dalla regioni Lombardia, Veneto e Lazio mentre le restanti rimodulazioni sono in corso di istruttoria anche a seguito di richiesta di documentazione integrativa per portare a conclusione il procedimento autorizzativo. In tale contesto va osservato che le rimodulazioni sono spesso conseguenza di una non sempre puntuale e circostanziata programmazione degli interventi di recupero da parte dei comuni e degli ex Iacp e di una non sempre compiuta fattibilità tecnico ed economica delle singole proposte

Riprogrammazione risorse non utilizzate sulla linea A Nel corso del 2020 la Direzione generale ha svolto una puntuale ricognizione finanziaria delle risorse assegnate per gli interventi di linea a) dalla quale è emersa un parziale non utilizzo di dette risorse per mancata programmazione unitamente a economie rinvenienti da interventi già conclusi, per un ammontare complessivo di 23,6 milioni. Al fine di ripartire tra le regioni la disponibilità accertata con decreto dipartimentale 13.11.2020, n.189 è stato effettuato, sulla base del nuovo fabbisogno comunicato dalle regioni, il riparto di detta disponibilità. Nel mese di dicembre 2020, sono state parzialmente trasferite (per complessivi euro 9.051.215,00) le quote spettanti

a ciascuna regione in rapporto alla effettiva disponibilità di cassa esistente sul capitolo di bilancio 7443 p.g.1 a fronte del totale da trasferire pari a 19.335026,83. Il completamento delle erogazioni avverrà nel corso dell'esercizio finanziario 2021, ad avvenuta reiscrizione in bilancio delle somme necessarie.

Le erogazioni effettuate

Alla fine di dicembre 2019, le risorse erogate sulla linea di intervento a) ammontano ad euro **72.284.892,73**, di cui 2.436.676,93 erogate nel corso del 2019 alle regioni Lazio e Calabria.

Le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea b) sono pari ad euro **368.340.306,38** di cui 3.726.983,49 nel corso dell'esercizio finanziario 2019.

Per quanto attiene alle risorse stanziare dall'art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 pari a 321,116 milioni e ripartite con il menzionato decreto 03 ottobre 2018 si è proceduto, ad erogare alle regioni Friuli Venezia Giulia, Marche e Lazio la quota relativa l'annualità 2019 per un ammontare complessivo di euro 7.200.748,42.

Alla data del 20.12.2020 le risorse erogate sulla linea di intervento a) ammontano ad euro 72.284.892,73. Le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea b) sono pari ad euro 372.358.376,85, di cui 3.872.526,98 trasferite nel corso dell'esercizio finanziario 2020.

Per quanto attiene alle risorse stanziare dall'art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 pari a 321,116 milioni e ripartite con il decreto ministeriale 3 ottobre 2018 il totale delle risorse trasferite ammonta ad euro 95.337,947,04 di cui 7.312.064,22 nel corso del 2020.

Con riferimento ai profili contabili permangono le difficoltà operative segnalate dalle regioni in relazione ai trasferimenti di risorse statali effettuati in prossimità della chiusura di ciascun esercizio finanziario. Risulterebbe infatti non agevole per le Regioni l'emanazione dei decreti di concessione definitiva dei contributi da assegnare ai singoli interventi a causa delle singole normative regionali di bilancio. Ciò comporta un rallentamento dell'attuazione dei singoli programmi regionali.

L'avanzamento del programma

Il monitoraggio effettuato mediante l'applicativo informatico restituisce il seguente stato di attuazione.

Gli alloggi ammessi al finanziamento statale sono complessivamente 48.244 di cui 5,716 di linea a) e 42488 di linea b).

Le unità abitative ultimate risultano pari a 12.971 di cui 4961 di linea a) e 8013 di linea b).

Gli alloggi assegnati agli aventi titolo sono in totale 8251 di cui 4070 riferibili alla linea a) e 4181 alla linea b) Del totale degli alloggi assegnati n. 137 unità sono stati destinati ai conduttori individuati ai sensi della legge 8 febbraio 2007, n. 9 con provvedimenti di rilascio per finita locazione.

Il monitoraggio del programma e l'applicativo informatico

Il monitoraggio del programma viene effettuato mediante applicativo informativo predisposto dal Ministero, utilizzando l'apposito accantonamento previsto

all'articolo 5 del decreto 16 marzo 2015 per un importo non superiore allo 0,05% di 400,43 milioni delle risorse destinate alla linea B (euro 200.215,50).

Criticità

Il programma testimonia, in analogia a quanto già riscontrato in altri programmi finanziati dal Ministero quali i Contratti di quartiere 1 e 2 (1998-2002), il Programma per la riduzione del disagio abitativo nei comuni metropolitani (2006) e il Piano nazionale di edilizia abitativa (2009) una non sempre efficace programmazione regionale delle iniziative costruttive da ammettere a finanziamento che risente, molto spesso, della necessità di un continuo aggiornamento *in progress*. Ciò comporta, ovviamente, ritardi nella realizzazione degli interventi ed una conseguente ridotta capacità di spesa ed una ridotta capacità nel conseguimento degli obiettivi prefissati.

Le numerose rimodulazioni ai programmi originari producono pertanto ricadute non positive che si ripercuotono sulla riduzione della portata e dell'efficacia di finalità e obiettivi sottesi ai programmi oltre che un ovvio appesantimento della gestione amministrativa anche a livello centrale.

Sono fattori che destano non qualche preoccupazione tenuto conto delle finalità originarie del programma di recupero caratterizzato dalla necessità di dare immediate risposte al disagio abitativo riscontrabile in vaste aree del paese mediante l'incremento di alloggi di edilizia residenziale pubblica da assegnare in locazione alle categorie sociali più disagiate.

Risulta quindi, quella evidenziata, una situazione complessa tenuto conto anche che negli ambiti urbani maggiormente degradati la presenza di fattori di disagio e di emergenza abitativa (sgomberi di alloggi e strutture occupate senza titolo, incremento del numero degli sfrattati anche per morosità incolpevole ed assenza di una adeguata offerta di edilizia residenziale pubblica per le categorie sociali più svantaggiate) lascia intravedere il permanere della questione abitativa ancora lontana dall'essere portata a soluzione.

La legge 27 dicembre 2017, n. 205 ha istituito il **Fondo per la progettazione degli enti locali**, con una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2020, “destinato al cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi di opere degli enti locali” relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche inseriti nella programmazione con priorità per l'edilizia scolastica.

Il Fondo ha lo scopo di consentire agli enti locali che non dispongono dei necessari fondi di procedere alla progettazione di fattibilità obbligatoria per accedere ai finanziamenti dei relativi interventi. Le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento devono essere definite, previa l'intesa in Conferenza Unificata, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Successivamente sulla base di apposito decreto direttoriale, la Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali pubblica il Bando, esamina le richieste, redige l'elenco delle richieste ammissibili a finanziamento, trasferisce le risorse, monitora l'andamento degli interventi e in caso di inadempienza, recupera le risorse trasferite.

Ai sensi dell'articolo 1, comma 1080 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 è stato emanato il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 febbraio

2019, n. 46, registrato alla Corte dei Conti in data 12 marzo 2019 e pubblicato sul sito del Ministero, che assegna le risorse agli enti locali per la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di esclusiva proprietà dell'ente e con destinazione d'uso pubblico, con priorità agli edifici e alle strutture scolastiche, inseriti nella programmazione dell'ente.

E' stata sottoscritta una Convenzione con Cassa depositi e prestiti S.p.A. per la definizione dell'attività di supporto e assistenza tecnica da fornire alla Direzione per la gestione del Fondo.

Il decreto del Ministro n. 46 del 18 febbraio 2019 stabilisce, altresì, di ripartire lo stanziamento annuo pari a 30 milioni, destinato a Province, Città metropolitane e Comuni, nel seguente modo:

- a) 4.975.000,00 euro alle città metropolitane;
- b) 12.437.500,00 euro alle province;
- c) 12.437.500,00 euro ai comuni; al netto di una quota pari allo 0,5 per cento destinata alle succitate attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo, fornite da Cassa depositi e prestiti S.p.A.

In attuazione della convenzione sottoscritta con Cassa depositi e prestiti S.p.A. sopracitata, predetta Cassa ha predisposto l'applicativo informatico attraverso il quale gli Enti locali interessati al cofinanziamento statale hanno potuto avanzare richiesta di accesso al Fondo.

Relativamente alle Province e alle Città Metropolitane, alla data di chiusura della suddetta finestra temporale, e a seguito di apposita istruttoria, sono risultate ammissibili n. 272 progettazioni per un valore complessivo di € 20.471.335,56 così ripartite: - n. 216 progettazioni delle Province ammissibili per un valore pari ad € 14.757.361,91, risultando pertanto un'economia di € 10.117.638,09; - n. 56 progettazioni delle Città Metropolitane ammissibili per un valore pari ad € 5.713.973,65, risultando pertanto un'economia di € 4.236.026,35; generando, pertanto, un'economia complessiva pari ad € 14.353.664,44. All'esito di tale procedura è stato emanato il decreto direttoriale n. 14665 del 14 novembre 2019 di ammissione a cofinanziamento delle progettazioni presentate da Province e Città Metropolitane a valere sulle risorse stanziare per gli esercizi 2018 e 2019. Con successivo decreto direttoriale n. 15362 del 28 novembre 2019, sono state impegnate le risorse relative alle progettazioni ammesse a cofinanziamento statale sugli stanziamenti 2018/2019 e, con decreto direttoriale n. 15475 del 29/11/2019, sono stati erogati gli acconti pari al 60% degli importi ammessi a cofinanziamento statale, come previsto dall'art. 9 del decreto direttoriale n. 6131 del 20 giugno 2019. Relativamente ai Comuni, alla data di chiusura della predetta finestra temporale, e a seguito di specifica istruttoria, sono risultate ammissibili n. 1663 progettazioni per un valore complessivo di € 53.369.772,02.

Alla data del 30 giugno 2020 risultano aver correttamente avviato le procedure di gara n. 733 progettazioni su n. 1105 ammesse a cofinanziamento statale, per un totale di € 31.715.873,18 su € 45.321.013,56 assegnati, come di seguito specificato

- Province: n. 158 progettazioni confermate su n. 216 ammesse, per complessivi € 10.476.942,54 su € 14.757.361,91 assegnati;

- Città Metropolitane: n. 50 progettazioni confermate su n. 56 ammesse, per complessivi € 4.743.882,45 su € 5.713.973,65 assegnati;

- Comuni: n. 525 progettazioni confermate su n. 833 ammesse, per complessivi € 16.495.048,19 su € 24.849.678,00 assegnati.

Sono stati pertanto erogati ai Comuni gli acconti, pari al **60%** degli importi ammessi a cofinanziamento statale a valere sulle risorse 2018/2019, come previsto dall'art. 8 del decreto direttoriale n. 6132 del 20 giugno 2019, relativi alle progettazioni confermate alla data del 30 giugno 2020.

Alla luce delle economie generate sulle risorse stanziare per gli anni 2018/2019 per Province e Città Metropolitane, e vista l'insufficienza delle risorse stanziare per i Comuni, in considerazione del numero di progettazioni pervenute e risultate ammissibili al cofinanziamento statale, con Decreto del Ministro n. 192 del 4 maggio 2020, pubblicato sul sito del Ministero il 6 maggio 2020 e registrato alla Corte dei Conti in data 29 maggio 2020, le economie derivanti dal mancato utilizzo delle risorse precedentemente assegnate a Province e Città metropolitane, pari ad € 14.353.664,44, sono state destinate ai Comuni, incrementando le risorse stanziare per gli stessi nel 2020.

Nel quarto trimestre del 2020 sono state concluse le erogazioni dell'acconto del 60 %, destinate ai Comuni ammessi con Decreto direttoriale n.15584 del 3 dicembre 2019.

Dal mese di dicembre è stata inoltre attivata l'applicazione informatica di Cassa depositi e prestiti S.p.A. che permette ai Comuni che abbiano aggiudicato il servizio di progettazione ammesso a cofinanziamento statale di inoltrare la richiesta per l'erogazione della seconda rata, come previsto dall'art. 8 del Decreto n. 6132 del 2019.

Alla data del 31 dicembre, sono pervenute da parte Comuni le richieste di erogazione della seconda rata per 13 interventi. A causa del perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid 19, considerate le persistenti difficoltà e ritardi che tutti gli Enti hanno evidenziato, è stato emanato il Decreto direttoriale n.15119 del 4 novembre 2020 di proroga del termine per l'aggiudicazione definitiva del servizio di progettazione.

Infine, al 16 ottobre 2020, data di chiusura della finestra temporale per l'inserimento dei dati di attivazione delle procedure per l'affidamento delle progettazioni cofinanziate, per i Comuni 2018-2019, Comuni 2020 e per le Province e Città metropolitane 2019, risulta che hanno correttamente avviato le procedure n. 1233 su un totale di 1883 progettazioni ammesse, come di seguito specificato:

- **Province e Città metropolitane 2019:** n. 222 su 272 progettazioni ammesse. Alla data del 31 dicembre 2020, delle n. 222 progettazioni n. 98 hanno aggiudicato anche il servizio di progettazione. Risulta inoltre n.1 rinuncia al cofinanziamento.

- **Comuni 2018-2019:** n.619 su n.833 progettazioni ammesse. Alla data del 31 dicembre 2020, delle n.619 progettazioni n.324 hanno aggiudicato anche il servizio di progettazione. Risultano inoltre n.16 rinunce al cofinanziamento.

- **Comuni 2020:** n.392 su 778 progettazioni ammesse. Alla data del 31 dicembre 2020, delle n.392 progettazioni n.163 hanno aggiudicato anche il servizio di progettazione. Risultano inoltre n.10 rinunce al cofinanziamento.

Il “Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché’ per la project review delle infrastrutture”

Il “Fondo per la progettazione degli interventi prioritari” è destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali. Le risorse, pari ad 80 milioni di euro l'anno, dal 2018 al 2020, sono destinate alle 14 città metropolitane, ai Comuni capoluogo di provincia, ai Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, alle 15 Autorità di sistema portuale.

Alla fine del 2019 è stato pubblicato il decreto di approvazione dell'elenco dei progetti ritenuti ammissibili, che sblocca il 50% del finanziamento. Gli enti beneficiari devono provvedere, entro 3 mesi dalla pubblicazione del decreto di approvazione, alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio di progettazione e, entro i successivi 9 mesi, all'aggiudicazione del servizio di progettazione. L'aggiudicazione sblocca il restante 50% del finanziamento. Nel corso del 2020, il procedimento si ripete: gli enti presentano le domande di ammissione al finanziamento, il Ministero approva l'elenco dei progetti ritenuti ammissibili, gli enti bandiscono la gara per l'affidamento del servizio di progettazione, affidano il servizio, approvano il progetto e ricevono le previste quote di cofinanziamento.

Beneficiari del fondo:

- 15 Autorità di sistema portuale, individuate ai sensi della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modifiche ed integrazioni;
- 14 Città metropolitane, istituite con la Legge n.56 del 17 aprile 2014; - 14 Comuni capoluogo di Città Metropolitane;
- 36 Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma e i Comuni con popolazione superiore a 100.000,00 abitanti.

Attuazione del Programma L'attuazione del programma si è svolta in due differenti fasi a causa di un reintegro di risorse precedentemente ridotte ai sensi dell'articolo 1, comma 115 della legge 30 dicembre 2018 , n. 145. Prima fase: A seguito di pubblicazione del D.M. 171/2019 e del D.D. 8060/19, che ha stabilito le modalità e i termini per la presentazione delle proposte per l'accesso alle risorse da parte degli Enti beneficiari, in data 7 novembre 2019 si è conclusa la procedura di presentazione delle proposte da parte degli enti beneficiari, con la presentazione di 70 proposte, su 80 beneficiari (9 non hanno presentato la proposta ed una è pervenuta in ritardo).

A seguito dell'approvazione sono stati predisposti tutti i decreti di approvazione delle proposte di ammissione al finanziamento e di autorizzazione all'impegno pluriennale di spesa per ciascun Ente beneficiario, per un totale pari ad € 71.010.129,00. A seguito dell'approvazione è stato erogato a ciascun beneficiario il 50% del finanziamento, per tutte le annualità del finanziamento per un totale di € 35.505.064,50.

Nel corso del 2020 i beneficiari hanno aggiudicato definitivamente servizi di progettazione per circa il 6 % e sono stati erogati le rate di saldo al netto delle economie di gara per un importo pari ad € 4.111.840,39.

Seconda fase: Le risorse precedentemente ridotte ai sensi dell'articolo 1, comma 115 della legge 30 dicembre 2018 , n. 145 sono state reintegrate con la sottoscrizione del D.M. 594 in data 23 dicembre 2019 di reintegro di 30 milioni di euro per l'annualità 2019.

Tali risorse sono state assegnate per le stesse finalità quindi per “la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, nonché la project review delle infrastrutture già finanziate” e quindi destinate alla redazione di progetti di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani, di progetti attuativi degli stessi e di progetti relativi ad opere portuali. Gli enti beneficiari coinvolti hanno presentato le proposte progettuali secondo le modalità del D.D. 8060/19 con la facoltà per gli Enti beneficiari che non avevano presentato l'istanza per accedere alle risorse stanziare con il DM n. 171/2019 per il triennio 2018-2020 entro i termini stabiliti dal DD 8060/2019 o che, in quella presentata, avevano fatto richiesta solo di parte del finanziamento di inviare la proposta integrata con le risorse aggiuntive di cui al DM 594/2019. Quindi le risorse assegnate ai beneficiari, pari a euro 30.000.000,00 per l'anno 2019, sono destinate alla progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, alla project review delle infrastrutture già finanziate ed alla predisposizione dei PUMS e dei PSM ed alla progettazione di interventi previsti nei precedenti piani e di interventi relativi alle infrastrutture portuali, così come definito nel Decreto Ministeriale n. 594 del 23 dicembre 2019. Inoltre sono disponibili, per le stesse finalità, i residui non utilizzati ammontanti ad € 8.863.803,52 relativi alle annualità 2018-2019-2020.

In data 4 agosto 2020 si è conclusa la procedura di presentazione delle proposte da parte degli enti beneficiari e, in considerazione del termine che scadeva in un periodo complesso, dovuto alla pandemia che ha rallentato la possibilità di presentazione delle domande, con D.M. del 29 settembre 2020 n. 418 sono stati riaperti i termini fissati per la scadenza del 4 agosto stabilendo la nuova scadenza per il 19 novembre 2020.

Tra la prima e la seconda scadenza sono pervenute n. 66 proposte. Come in precedenza è stato nominato un gruppo di lavoro per l'esame delle stesse, che ha concluso i lavori in data 11 dicembre 2020. A seguito di tale approvazione sono stati predisposti tutti i decreti di approvazione delle proposte di ammissione al finanziamento e di autorizzazione all'impegno pluriennale di spesa per ciascun Ente beneficiario per un totale pari ad € 25.171.520,49 Anche per i residui relativi al 2018 – 2020 sono stati predisposti i decreti di ammissione al finanziamento e di autorizzazione all'impegno pluriennale di spesa per ciascun Ente beneficiario che ne aveva fatto richiesta per un totale pari ad € 4.646.742,00

Sintesi dello stato di attuazione dell'attività

Interventi finanziati dal D.M.171/2019:	n. 70	€ 71.010.129,00
Importi erogati al 31/12/2020		€ 39.616.904,90
Interventi conclusi al 31/12/2019 - il 6% per un importo di:		€ 4.111.840,39
Interventi finanziati dal D.M. 594/2019 + residui DM 171/2018:	n. 66	€ 29.848.262,49

Monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)		
Totale impegnato D.M.171/19	€ 71.010.129,00	100%
Totale erogato D.M.171/19	€ 39.616.904,90	
Totale erogazioni regioni del Sud-Italia	€ 26.110.715,00	36,77%

Monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)		
Totale impegnato D.M.594/19 e Residui DM 171/19	€ 29.848.262,49	100%
Totale assegnato regioni del Sud-Italia	€ 11.771.551,74	39,44%

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.

A seguito di un'accurata valutazione in merito allo stato di avanzamento degli interventi alla fine del 2018 si è rilevato che lo stato di avanzamento, fisico e finanziario degli interventi in totale è circa del 37%.

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.

Dall'analisi di tali dati si evince un forte ritardo nell'attuazione del Piano, senz'altro imputabile a difficoltà operative incontrate dai Comuni che, in qualità di stazioni appaltanti (il Ministero non entra nel merito delle procedure di affidamento e di realizzazione dei lavori), hanno più volte segnalato lentezze nelle fasi progettuali, connesse all'ottenimento dei necessari atti autorizzativi da parte degli enti preposti, ovvero a modifiche intervenute nella normativa in materia di appalti, ovvero alla validazione dei progetti da porre a base di gara. A ciò si aggiungano gli imprevisti sorti in fase esecutiva (connessi, ad esempio, ad opere di bonifica) che, spesso, hanno comportato la necessità di dover redigere perizie di variante in corso d'opera, ovvero di realizzare opere complementari, nonché, in alcuni casi, di modificare-per sopravvenute e motivate esigenze-gli interventi inizialmente previsti nelle Convenzioni.

Al fine di procedere alla risoluzione delle criticità emerse, nel corso del 2019, si è adottato un Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA), che contiene misure volte a supportare l'azione amministrativa in relazione alle gestione dei fondi UE, e più in generale delle Amministrazioni impegnate nella gestione dei programmi UE. In tal caso fornisce strumenti e metodologie per un'efficace e corretta realizzazione di Piani e Programmi al fine di efficientare l'azione amministrativa delle amministrazioni coinvolte.

Nel 2019, se da un lato si è raggiunto un incremento degli interventi portati a conclusione (circa il 9%), il dato relativo agli interventi non ancora avviati non ha subito variazioni.

Con riferimento all'avanzamento finanziario del Programma in oggetto, se ne fornisce di seguito un prospetto riassuntivo:

Informazioni richieste	P.G. 01 e 02 del capitolo n. 7365	Fondi PAC
Dotazione iniziale del programma	€ 224.000.000,00	€ 94.000.000,00
Risorse assegnate alle amministrazioni locali	€ 224.000.000,00 (ripartiti ed impegnati in favore di ciascun beneficiario)	€ 94.000.000,00
Risorse trasferite	€ 95.234.833,65, pari a circa il 43% delle risorse assegnate	€ 12.723.776,65 pari a circa il 14% delle risorse assegnate
Residui passivi	€ 62.808.883,36	/
Residui passivi perenti	€ 65.956.282,99	/

Pertanto, rispetto alle risorse destinate, questa Amministrazione ha complessivamente erogato in favore degli enti beneficiari circa il 43% dei fondi nazionali stanziati e circa il 14% dei fondi PAC.

Anche per l'anno 2020, se da un lato si è raggiunto un incremento degli interventi portati a conclusione (circa il 5%), il dato relativo agli interventi non ancora avviati non ha subito variazioni.

Attualmente circa il 43% di tali interventi risulta concluso, il 23% è in fase di esecuzione mentre, per il restante 34%, i lavori devono ancora avere inizio.

Con riferimento alle erogazioni dei finanziamenti richiesti dai Comuni beneficiari, nell'esercizio finanziario 2020 sono state istruite tutte le richieste pervenute e, in particolare:

- sono stati emessi n. 19 decreti di pagamento, per un importo complessivo di euro 7.236.294,24, a valere sul capitolo n. 7365;
- sono state emesse n. 5 disposizioni di pagamento, per un importo complessivo di euro 2.116.206,22, a valere sui fondi PAC;
- risultano sospese, per richiesta di integrazioni documentali, quattro istanze di erogazione del finanziamento, trasmesse dai Comuni di Milano, Foligno, Rimini ed Erice.

A seguito di un'accurata valutazione in merito allo stato di avanzamento degli interventi - sviluppata a seguito di una puntuale attività di monitoraggio e della richiesta ai Comuni di specifiche informazioni in merito all'attuazione degli interventi - si rileva che, anche per il 2020, i Comuni che avevano manifestato delle difficoltà ad avviare gli interventi non sono riusciti a superarle, mentre i Comuni che avevano già avviato gli interventi hanno proceduto con la loro realizzazione.

Ciò ha comportato che la spesa inizialmente stimata non è risultata in linea con quanto preventivato da questa Amministrazione sulla base delle tempistiche contenute nei cronoprogrammi trasmessi dai Comuni beneficiari: le erogazioni finanziarie sono risultate inferiori alle aspettative in conseguenza del fatto che quasi tutti gli interventi che avrebbero dovuto iniziare nell'anno in corso non sono stati avviati. Si conferma che il forte ritardo nell'attuazione del Piano è principalmente imputabile alle difficoltà operative e lentezze incontrate dai Comuni (in qualità di stazioni appaltanti) nelle fasi progettuali, connesse all'ottenimento dei necessari atti autorizzativi da parte degli enti preposti, ovvero a modifiche intervenute nella normativa in materia di appalti, ovvero alla validazione dei progetti da porre a base di gara. A ciò si aggiungano gli imprevisti sorti in fase esecutiva (connessi, ad esempio, ad opere di bonifica), che spesso hanno portato alla redazione di perizie di variante in corso d'opera, ovvero alla necessità di realizzare opere complementari, nonché, in alcuni casi, l'esigenza di modificare gli interventi inizialmente previsti nelle Convenzioni.

Proprio per superare queste criticità gestionali e, in generale, per individuare soluzioni in grado di sbloccare gli interventi non ancora avviati, si è valutato di migliorare la performance del Piano Nazionale per le Città adottando procedure più stringenti quali, tra le altre, quelle utilizzate dal **Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA)** - contenente misure idonee a supportare l'azione amministrativa in relazione alle gestione dei fondi UE e, più in generale, delle

Amministrazioni impegnate nella gestione dei programmi UE - acquisendo strumenti e metodologie per una più efficace attuazione dell'azione amministrativa degli Enti coinvolti.

Sono stati, altresì, approfonditi i dati di monitoraggio trasmessi dai Comuni beneficiari dei finanziamenti e sono state avviate numerose interlocuzioni con i Comuni che presentavano i ritardi più significativi nell'attuazione degli interventi (in particolare, si fa riferimento a quelli già individuati nel corso del 2018 e del 2019).

In un anno caratterizzato da numerose difficoltà operative causate dall'emergenza epidemiologica da Covid-19, con riferimento alle istruttorie volte alla soluzione delle criticità riscontrate (che hanno comportato il mancato avvio dei lavori), ci si è interfacciati con i Comuni interessati, con l'obiettivo di individuare soluzioni condivise per consentire uno sblocco degli interventi ed un'accelerazione della spesa. In particolare, sono stati istruiti i documenti relativi ai seguenti 12 Comuni: Bari, Cagliari, Firenze, Foligno, Lamezia Terme, L'Aquila, Matera, Napoli, Potenza, Roma, Taranto, Verona, rispetto ai quali solo il Comune di Matera, nel corso del secondo semestre dell'anno, ha risolto le criticità avviando tutti gli interventi oggetto della Convenzione.

Per gli altri Comuni si confermano le difficoltà nell'attuazione del Piano rispetto al quale, nonostante gli sforzi profusi da questa Amministrazione, nonostante il supporto garantito nell'ambito del PRA, i ritardi permangono significativi ed i riscontri forniti dai Comuni non si sono rivelati idonei ad individuare possibili, immediate, soluzioni. Nella maggior parte dei casi analizzati i suddetti Comuni hanno, piuttosto, manifestato la necessità di rimodulare i cronoprogrammi, in relazione ai tempi necessari per il superamento delle difficoltà procedurali (connesse al loro ruolo di stazione appaltante) riscontrate. I Comuni di Ancona, Bologna, Catania, Eboli, Erice, Genova, Milano, Pavia, Reggio Emilia, 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

I restanti Comuni di Pieve Emanuele (MI) e Lecce hanno concluso tutti gli interventi finanziati. Il Comune di Lecce, tuttavia, a febbraio 2020 ha avviato la realizzazione di opere funzionali di completamento di uno dei due interventi previsti nel Contratto di Valorizzazione Urbana, finanziate con le economie, che sono tuttora in corso.

Preme, inoltre, rappresentare che, a seguito della modifica normativa introdotta dall'art. 1, co. 951, della legge 145/2018 - che ha previsto, nei casi in cui sia accertata l'inerzia realizzativa da parte dei Comuni inclusi nel Piano Nazionale per le Città, la possibilità, da parte del Ministro, di nominare, con decreto, un commissario per attuare o completare gli interventi già finanziati - il superamento delle suddette criticità potrebbe essere affidato alla gestione commissariale.

Al fine di dare attuazione della suddetta norma, sono state formulate, anche nel corrente anno, proposte emendative, individuando un diverso approccio volto al superamento delle criticità sin qui riscontrate e puntualmente rappresentate.

Ciò anche alla luce delle ulteriori difficoltà operative connesse alla valutazione di un eventuale definanziamento degli interventi non attuati. Infatti, a fronte di una

norma primaria (art. 12, co. 4 ,del D.L. 83/2012) e di un Contratto di Valorizzazione Urbana (sottoscritto da questa Amministrazione e dai Comuni beneficiari) che prevedono la revoca dei finanziamenti nei casi in cui si accerti “inerzia realizzativa” (pur non indicando alcun limite temporale per la realizzazione degli interventi), la Convenzione (a cui il Contratto rimanda la definizione degli impegni assunti dalle parti sottoscrittrici), all’art. 3, co. 2, introduce ulteriori fattispecie afferenti alla possibilità, per questa Amministrazione, di recedere dall’accordo, contemplando, oltre al caso dell’inerzia, anche i casi di ritardo o inadempienza.

In particolare, le misure che questa Amministrazione deve intraprendere al verificarsi dei suddetti casi vengono specificate dall’art. 13 della citata Convenzione che: - amplia ulteriormente la casistica del recesso aggiungendo la fattispecie della spesa irregolare; - introduce la procedura da seguire per la sospensione dell’erogazione del finanziamento qualora si riscontrino - e non vengano giustificati da parte del Comune - ritardi sul cronoprogramma, inadempienze o spesa irregolare in grado di condizionare in tutto o in parte l’attuazione degli interventi; - specifica che l’Amministrazione si riserva la facoltà di recedere dal rapporto costituitosi nel caso in cui il perdurare delle cause che hanno determinato la sospensione dell’erogazione del finanziamento pregiudichi la conclusione dei lavori o la completa funzionalità dell’opera.

Pertanto, a fronte di una legge che fa riferimento ad una generica inerzia realizzativa del Comune, si è passati ad una Convenzione che associa l’ipotesi di recesso a ritardi, inadempienze e spese irregolari che possono, in ogni caso, essere giustificate per cause di forza maggiore o imputabili a terzi, purché non pregiudichino la conclusione dei lavori o la completa funzionalità dell’opera. Ciò rende, evidentemente, più complesse e delicate le valutazioni da porre in essere nel caso in cui si decida di procedere col definanziamento dell’intervento

Alla luce di quanto sopra rappresentato, nonché all’esito degli approfondimenti normativi effettuati, si ritiene che solo l’attuazione o la modifica della norma primaria potrebbe consentire un’efficace rimodulazione del Piano, nel rispetto ed in coerenza alle procedure all’epoca applicate per la selezione degli interventi da finanziare, consentendo di sbloccare le criticità gestionali del Piano ed assicurando un proficuo impiego di risorse pubbliche

Il comma 437 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, ha istituito un **Fondo denominato “Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”**, finalizzato a riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all’edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l’accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici, nonché a migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un’ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall’Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City).

Il successivo comma 438 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, siano definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte, corredate dal relativo cronoprogramma di

attuazione, che le regioni, le città metropolitane, i comuni capoluoghi di provincia, la città di Aosta e i comuni con più di 60.000 abitanti dovranno trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché i tempi e le relative modalità di erogazione, e, infine, i criteri per la valutazione delle proposte da parte dell'Alta Commissione.

Ai fini della valutazione delle Proposte il comma 439 prevede l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un'Alta Commissione composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rappresentanti designati dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, dall'Associazione nazionale dei comuni italiani, dal Ministero dell'interno, dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Per l'attuazione del Programma il comma 443 della succitata legge 160/2019 ha previsto una dotazione complessiva in termini di competenza e di cassa pari a **853,81 milioni di euro**, di cui

- 12,18 milioni di euro per l'anno 2020,
- 27,25 milioni di euro per l'anno 2021,
- 74,07 milioni di euro per l'anno 2022,
- 93,87 milioni di euro per l'anno 2023,
- 94,42 milioni di euro per l'anno 2024,
- 95,04 milioni di euro per l'anno 2025,
- 93,29 milioni di euro per l'anno 2026,
- 47,15 milioni di euro per l'anno 2027,
- 48,36 milioni di euro per l'anno 2028,
- 53,04 milioni di euro per l'anno 2029,
- 54,60 milioni di euro per l'anno 2030,
- 54,64 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e
- 51,28 milioni di euro per l'anno 2033.

Nella fase di elaborazione dello schema di decreto sono stati coinvolti i soggetti interessati dalla attuazione del Programma, al fine di esaminarne i profili tecnici, giuridici, economici e finanziari indispensabili per la piena efficacia dello stesso: si sono tenuti incontri nei mesi di gennaio e febbraio 2020 con Mibact e Mef, e con le Regioni. E' stato presentato il nuovo Programma e si sono illustrate le procedure per la trasmissione delle proposte, i criteri per la valutazione delle stesse e le modalità di erogazione dei finanziamenti con le Associazioni di Categoria, all'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), all'Unione delle Province d'Italia (UPI) e alle Regioni ad aprile 2020. Al termine delle presentazioni è stato richiesto l'invio di contributi scritti per eventuali suggerimenti e/o proposte integrative, ed alcune prescrizioni valutate sono state recepite nello schema del Decreto Interministeriale. Nel mese di giugno 2020 si

sono tenuti incontri con rappresentanti del Mef, al fine di delineare meglio alcuni aspetti economico-finanziari del Programma. Nel corso di tali interlocuzioni è emersa la volontà di implementare il Programma al fine di renderlo più in linea con gli obiettivi europei del Green Deal e della Digital Agenda. E' stato pertanto aggiunto un apposito articolo (Articolo 14 del Decreto Interministeriale) relativo al finanziamento di Proposte definite "Pilota", ad alto impatto strategico sul territorio nazionale, da cofinanziarsi anche con eventuali ulteriori risorse, come quelle europee di cui al Recovery Fund.

Il Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020 è stato pubblicato sul sito istituzionale del Ministero e contestualmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 16 novembre 2020. Da tale data sono partiti i termini per l'acquisizione delle domande da parte degli Enti interessati attraverso l'applicativo informatico accessibile attraverso la Pagina dedicata al programma presente sul sito istituzionale del MIT.

2.3 Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL

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 14.5 "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici", al programma 14.11 "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali".

A partire dall'anno 2020, il Ministero ha posto come obiettivo alle sue strutture un obiettivo per dare maggiore spinta verso la piena utilizzazione dei fondi per gli investimenti destinati a contribuire alla crescita del Paese e del Prodotto interno lordo. L'obiettivo è declinato in cinque obiettivi operativi.

Intensificazione delle attività propedeutiche alla ripartizione dei fondi europei 2021-2027

A maggio 2018 la Commissione europea ha presentato le proposte del nuovo bilancio europeo e dei Regolamenti riferiti alla Politica di coesione 2021-2027, dando così formalmente avvio alle attività per la definizione del quadro di riferimento finanziario e normativo della futura programmazione europea. All'interno del documento di proposta del nuovo bilancio è modificata la riorganizzazione della struttura del quadro finanziario pluriennale (QFP), con il passaggio da 5 a 7 rubriche principali di spesa, maggiormente collegate alle priorità dell'Unione Europea. Per l'Italia assistiamo ad un consistente aumento di risorse: nel periodo 2021-2027 che ammonteranno, infatti, a circa 43,5 miliardi di euro, con un incremento pari al 29%, dovuto all'aggiornamento dei criteri di ripartizione delle risorse tra Stati membri.

L'Allegato D al Country report sull'Italia (Bruxelles, 27.2.2019 SWD(2019) 1011 final) delinea le priorità di investimento che l'Italia è chiamata ad affrontare e su cui, secondo i tecnici della Commissione UE, si dovrebbe concentrare la spesa dei fondi strutturali europei 2021-2027.

Dalle indicazioni specifiche dell'UE all'Italia e dalle proposte di regolamenti riferiti alla Politica di coesione 2021-2027 ha preso avvio il negoziato tra il governo italiano e Bruxelles sulla prossima programmazione. A livello nazionale i 5 tavoli di lavoro (uno per ogni obiettivo di policy) hanno avviato la discussione identificando 4 temi “unificanti”: 1) Lavoro di qualità; 2) Territorio e risorse naturali per le generazioni future; 3) Omogeneità e qualità dei servizi per i cittadini; 4) Cultura come veicolo e spazio di coesione. I documenti di sintesi prodotti dai tavoli saranno utilizzati nelle fasi successive di preparazione dell’Accordo di Partenariato che stabilirà come saranno spesi i fondi europei assegnati all’Italia.

E’ stato chiesto alle strutture del Ministero di assicurare tempestivo supporto e riscontro alle attività e richieste in tema di ripartizione dei fondi europei 2021-2027.

Predisposizione degli atti finalizzati alla ripartizione del fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, istituito dall’articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019

L'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, "legge di bilancio 2020", ha istituito, presso lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese, anche in riferimento all’economia circolare, alla decarbonizzazione dell’economia, alla riduzione delle emissioni, al risparmio energetico, alla sostenibilità ambientale e, in generale, ai programmi di investimento e ai progetti a carattere innovativo, anche attraverso contributi ad imprese, a elevata sostenibilità e che tengano conto degli impatti sociali. Il fondo di cui al comma 14 è ripartito con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell’economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza.

L'obiettivo prevede quindi la predisposizione dei programmi settoriali di competenza del Ministero ai fini della ripartizione delle risorse, il monitoraggio dei programmi settoriali con la predisposizione della relazione prevista dall'articolo 1, comma 25, della legge n. 160/2019 sull'utilizzo dei fondi ed, infine, la rendicontazione sull'attività svolta, evidenziando eventuali elementi di criticità.

Partecipazione attiva ai tavoli di lavoro presso il MEF per la ripartizione del fondo istituito dall’articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019

Monitoraggio degli interventi finanziati dal fondo istituito dall’articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019

Predisposizione degli atti finalizzati a garantire la sostenibilità delle olimpiadi invernali 2026, assicurando la piena utilizzazione dei fondi di cui all’articolo 1, commi 18 e seguenti, della legge n. 160/2019

La legge 27 dicembre 2019, n. 160, "legge di bilancio 2020", prevede degli specifici finanziamenti per garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026 sotto il profilo ambientale, economico e sociale attraverso la realizzazione di

interventi nei territori delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche.

Le opere infrastrutturali, ivi comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere "essenziali", "connesse" e "di contesto", con l'indicazione per ciascuna opera, del soggetto attuatore e dell'entità del finanziamento concesso, sono individuate con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi di intesa con i presidenti delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e Bolzano.

Le Regioni Lombardia e Veneto, in coerenza con il dossier di candidatura che ha permesso di ottenere l'assegnazione delle Olimpiadi Invernali 2026, hanno definito un elenco di opere indispensabili da finanziare per l'accessibilità ai siti di interesse dell'evento olimpionico, di competenza ANAS S.p.A.. Le stesse opere sono state suddivise in tre categorie, che precisano anche la rilevanza delle stesse rispetto all'evento stesso.

Al fine di affrontare in modo organico il tema dell'accessibilità ai luoghi dove si svolgeranno le Olimpiadi invernali 2026, sono in corso tra questo Ministero e gli enti territoriali interessati (regioni Lombardia e Veneto e province autonome di Trento e di Bolzano), le necessarie interlocuzioni atte a perfezionare l'individuazione delle opere da realizzare e l'entità dei relativi finanziamenti in quanto i predetti interventi interessano sia l'infrastruttura viaria che quella ferroviaria ed inoltre alcuni degli interventi di competenza ANAS risultano già inseriti nel Contratto di Programma vigente, con parziale o totale finanziamento, o risultano finanziati da altre fonti (es. FSC 2014/2020). A seguito dei dovuti confronti si procederà alla stesura dei decreti interministeriali così come stabilito all'Art.1, comma 24, della Legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020).

Le opere, così come definite nel dossier di candidatura, si suddividono in tre categorie:

PRIMA CATEGORIA - OPERE ESSENZIALI:

Riguarda le opere per l'accessibilità la cui realizzazione è prevista dal dossier di candidatura o che si rendono necessarie per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti individuate nel dossier di candidatura, come quelle che danno accessibilità ai luoghi olimpici.

SECONDA CATEGORIA: OPERE CONNESSE

Riguarda quelle opere la cui realizzazione è necessaria per connettere le infrastrutture individuate nel dossier di candidatura per accessibilità ai luoghi olimpici alla rete infrastrutturale esistente, in modo da rendere maggiormente efficace la funzionalità del sistema complessivo di accessibilità;

TERZA CATEGORIA: OPERE DI CONTESTO

Si riferisce a quelle opere la cui realizzazione integra il sistema di accessibilità ai luoghi olimpici e alle altre localizzazioni che verranno interessate direttamente o indirettamente dall'evento e che offrono opportunità di valorizzazione territoriale in occasione delle Olimpiadi 2026.

RISORSE ECONOMICHE PREVISTE:

La Legge di Bilancio 2020, all'art.1, comma 18, prevede un finanziamento pari ad € 50.000.000 per l'anno 2020, € 180.000.000 per l'anno 2021, € 190.000.000 per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, ed €10.000.000 per l'anno 2026, a valere sulle risorse di cui al comma 14 della medesima legge.

Gli interventi sopra indicati riguardano diversi ambiti infrastrutturali e afferiscono a differenti soggetti aggiudicatori nonché riconducibili a diverse proprietà e gestioni.

Con il decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, recante “Disposizioni urgenti per l’organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021-2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie”, all’articolo 3 autorizza la costituzione della società “Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a.”, il cui scopo statutario è la realizzazione, quale centrale di committenza e stazione appaltante, anche stipulando convenzioni con altre amministrazioni aggiudicatrici, delle opere individuate con decreto sopra menzionato. Con lo stesso decreto n. 564 del 7.12.2020, nelle more della costituzione del soggetto attuatore unico, ovvero la costituenda società «Milano Cortina Infrastrutture 2026», sono autorizzati gli attuali gestori delle infrastrutture ad iniziare con le procedure di progettazione, al fine di concludere nei tempi gli interventi indicati.

Costante monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno

Al fine di migliorare situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno, è stato fissato per legge un principio secondo il quale alle Regioni meridionali devono andare almeno il 34 per cento degli investimenti pubblici, ovvero sostanzialmente la quota che corrisponde alla popolazione che in quei territori risiede.

A tal fine con il D.P.C.M. 10 maggio 2019 sono state definite le modalità con le quali verificare, con riferimento ai programmi di spesa in conto capitale delle amministrazioni centrali individuati annualmente nel Documento di economia e finanza su indicazione del Ministro per il Sud, in quale misura le stesse amministrazioni si siano conformate all’obiettivo di destinare agli interventi nel territorio composto dalle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento o conforme ad altro criterio relativo a specifiche criticità individuato nel Documento di economia e finanza su indicazione del Ministro per il Sud.

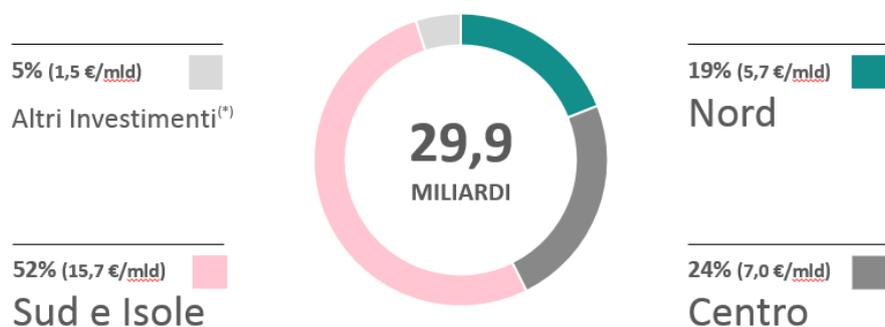
Entro il 28 febbraio di ogni anno, il Ministero trasmette al Ministro per il Sud e al Ministro dell’economia e delle finanze, con apposita comunicazione, l’elenco dei programmi di spesa per opere pubbliche ricompresi nel Documento pluriennale di pianificazione approvato dal CIPE ai sensi dell’art. 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, ovvero in altri documenti di programmazione, con indicazione delle relative autorizzazioni di spesa pluriennale, dei capitoli e dei piani gestionali iscritti nello stato di previsione, e, qualora disponibili, il CUP e la denominazione di ogni intervento, dando indicazione della possibilità della determinazione della destinazione territoriale della spesa.

A seguito della deliberazione, da parte del Consiglio dei ministri, sul Documento di economia e finanza, con il quale sono individuati i programmi di spesa in conto capitale oggetto di verifica, entro il 30 settembre di ogni anno, il Ministero comunica al Ministro per il Sud e al Ministro dell’economia e delle finanze, l’avvenuta ripartizione territoriale degli stanziamenti ordinari in conto capitale in conformità con il criterio di ripartizione territoriale individuato ai sensi della

normativa, come rilevabile da atti del Ministero emanati nell'ambito delle ordinarie procedure previste da ciascun programma, ovvero appositamente emanati.

Nell'ambito di tale obiettivo è stata chiesta una maggiore attenzione alle strutture del Ministero affinché venga assicurata l'attività di analisi ed elaborazione dell'elenco dei programmi di spesa per opere pubbliche comprese nel Documento pluriennale di pianificazione da comunicare al Ministro per il Sud e al Ministro dell'economia e delle finanze.

A titolo di esempio si riporta la ripartizione delle risorse Contratto di Programma MIT – Anas 2016-20 e il successivo aggiornamento 2019 prevede la seguente distribuzione territoriale degli investimenti:



Il 52% degli investimenti previsti nel Piano 2016 – 2020 interesseranno le Regioni del Sud Italia e Isole per un totale di 15,7 €/MLD su un volume complessivo di investimenti di 29,9 €/MLD.

Si riporta qui di seguito il dettaglio della ripartizione degli investimenti per regione e per aree geografiche.

Regione	Importo (€/mln)	%
Abruzzo	852,80	3,0%
Basilicata	1.395,71	4,9%
Calabria	3.840,70	13,4%
Campania	2.138,05	7,5%
Emilia-Romagna	1.827,14	6,4%
Friuli - Venezia Giulia	146,86	0,5%
Lazio	1.663,96	5,8%
Liguria	455,90	1,6%
Lombardia	1.525,12	5,3%
Marche	1.838,50	6,4%
Molise	360,12	1,3%
Piemonte	691,87	2,4%
Puglia	1.633,63	5,7%
Sardegna	2.030,07	7,1%
Sicilia	3.449,39	12,1%
Toscana	1.791,50	6,3%
Umbria	1.926,06	6,7%
Valle d'Aosta	84,89	0,3%
Veneto	952,19	3,3%
Totale	28.604,47	100,0%
Ponti, Viadotti e Gallerie ^(a)	2.809,79	
MS tratti stradali dismessi dalle Regioni ^(b)	641,40	
Inv. in tecn. stradali, app. tecnologiche, Smart Road	220,17	
Piano Aggiuntivo MS - quota indistinta ^(c)	195,00	
Ripristino viabilità sisma 2016 (6° stralcio) ^(d)	75,36	
Altri Investimenti ^(e)	261,40	
Totale complessivo	32.807,60	
Area Geografica	Importo (€/mln)	%
Nord; Emilia Romagna, Friuli, Liguria, Lombardia, Piemonte, Val d'Aosta, Veneto	5.683,97	20%
Centro; Lazio, Marche, Toscana, Umbria	7.220,03	25%
Sud e Isole; Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia	15.700,47	55%
Totale	28.604,47	100,0%
Ponti, Viadotti e Gallerie ^(a)	2.809,79	
MS tratti stradali dismessi dalle Regioni ^(b)	641,40	
Inv. in tecn. stradali, app. tecnologiche, Smart Road	220,17	
Piano Aggiuntivo MS - quota indistinta ^(c)	195,00	
Ripristino viabilità sisma 2016 (6° stralcio) ^(d)	75,36	
Altri Investimenti ^(e)	261,40	
Totale complessivo	32.807,60	

Intensificazione delle attività volte all'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso

Conformemente ai trattati dell'Unione europea, la Commissione europea può adire le vie legali - con una procedura d'infrazione - contro un paese dell'Unione che non attua il diritto dell'U.E.. La Commissione individua possibili violazioni del diritto dell'U.E. sulla base delle proprie indagini o di denunce da parte di cittadini, imprese e altre parti interessate.

Su tale materia è richiesto alle strutture del Ministero di fornire tempestivo riscontro alle richieste di supporto specialistico che possono provenire dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Europee, dal Ministero dell'economia e delle finanze, dall'Ufficio di Gabinetto del Ministero o direttamente da uffici della Commissione europea. L'obiettivo prevede inoltre una fase relativa alla rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte. Nell'ambito di tale obiettivo è stato chiesto alle strutture del Ministero di assicurare il supporto nelle materie di competenza per l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso e fornire tempestivo riscontro alle richieste di supporto specialistico.

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

Obiettivi strategici correlati:

3.1 Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all’attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci

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.

L’obiettivo strategico si articola in quattro obiettivi operativi, il primo finalizzato all’erogazione degli incentivi alle imprese per l’incremento del trasporto ferroviario delle merci (*ferrobonus*), il secondo al monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e gli altri due finalizzati a monitorare l’andamento fisico e finanziario delle opere specifiche inserite nel Contratto di Programma RFI SpA e del Piano Stazioni.

Il *ferrobonus* è una misura incentivante a favore degli operatori economici che in alternativa alla strada, operano con il trasporto combinato o trasbordato su ferrovia. La base giuridica dello strumento è costituita dai commi comma 648 - 649 articolo 1, della legge n. 208/2015, legge di stabilità per il 2016, che ha introdotto diverse misure per la cosiddetta “cura del ferro”.

Si è previsto, cioè, 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.

Inizialmente è stata autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, a seguito degli interventi di *spending review* le risorse disponibili per il nuovo *ferrobonus* sono state ripartite non più su un triennio, ma su un biennio (2017-2018) e ammontano complessivamente a circa 56 milioni di euro.

La Commissione Europea ha autorizzato l’incentivo con Decisione C(2016)7676 del 24 novembre 2016 l’aiuto di stato SA.44627 – Italia – *Ferrobonus* – Incentivi per il trasporto ferroviario. Acquisito il concerto del MEF, è stato adottato il regolamento di cui al decreto interministeriale del 14 luglio 2017, n. 125 che hanno dato avvio alla attuazione della misura, demandando gli adempimenti tecnici e amministrativi per la gestione operativa, l’istruttoria delle domande, nonché l’esecuzione dei monitoraggi e dei controlli alla RAM – Rete Autostrade mediterranee infrastrutture e logistica SpA, quale società *in house* del Ministero.

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 sono stati 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.

Per la prima annualità nel periodo 31 agosto 2017 – 30 agosto 2018 sono state ammesse al finanziamento le 74 istanze presentate da altrettante imprese. A dicembre 2018 su 74 imprese sono state ammesse a contributo solo 58 imprese per un importo complessivo oltre i 17 milioni di euro a fronte di 27, 51 milioni di treni-km rendicontati.

Sulla base della rendicontazione finale sulla prima annualità, presentata dalla società RAM, il contributo erogato per treno chilometro ammonta a € 0,687 su base nazionale.

Confrontando i dati relativi al volume dei treni/chilometro del triennio 2012-2013-2014 con i dati al 31 ottobre 2018 è stato registrato un incremento di circa 20% di treni/chilometro rendicontati (24 milioni di treno/km rendicontati al 30 agosto 2018 a fronte dei 21 milioni di treni/km del 2014).

Il *trend* di volume di traffico ferroviario merci intermodale è stato mantenuto anche per la seconda annualità (31 agosto 2018-30 agosto 2019). Nel mese di novembre 2019 la società RAM ha presentato gli esiti dell’istruttoria, a seguito della quale si è proceduto all’erogazione del contributo nei confronti di 55 beneficiari per un importo complessivo di circa 35 milioni di euro, a fronte di 27,5 milioni di treni/km rendicontati.

Sulla base della rendicontazione presentata dalla società RAM il contributo erogato per treno /chilometro per la seconda annualità, ammonta ad € 1,30 su base nazionale.

Si evidenzia che la misura *ferrobonus* nazionale è stata apprezzata a livello Regionale: le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia hanno adottato nel 2018

rispettive misure di incentivazione regionale sulla base dello schema *ferrobonus* e le stesse Regioni hanno fornito, con proprie risorse, un “*surplus*” di incentivo per quei treni in partenza e/o in arrivo nei rispettivi territori regionali (con esclusione dei meri attraversamenti).

L’avvio degli incentivi *ferrobonus* ha fatto registrare immediatamente un impatto favorevole sull’andamento delle modalità di trasporto merci alternative al trasporto stradale, per questo motivo il legislatore, con la legge di bilancio per il 2020, ha rifinanziato il *ferrobonus* anche in linea con l’autorizzazione della Commissione Europea del novembre 2016 che, al punto (14), dispone che “*il regime può tuttavia avere una durata massima complessiva di cinque anni e la sua applicazione inizia a decorrere dalla pubblicazione del decreto attuativo a seguito dell’approvazione da parte del regime da parte della Commissione*”.

In particolare la legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020) all’articolo 1, comma 111 proroga gli incentivi per lo shift modale strada/ferro: il comma 111 ha stanziato 14 milioni per il 2020 e 25 milioni per il 2021 per il *ferrobonus*.

Con decreto direttoriale del 16 marzo 2020 si è aperto il bando per la misura “*proroga ferrobonus*” anno 2020 e anno 2021, la proroga è stata notificata in forma semplificata sul SANI2 e autorizzata dalla Commissione Europea con decisione del 24.4.2020 C (2020) 2528 final.

Il finanziamento previsto dalla legge di Bilancio per il 2020 (pari a 14 milioni), a seguito dell’emergenza Covid, è stato incrementato di ulteriori 20 milioni di euro per effetto del decreto direttoriale n. 137 del 28 luglio 2020 emanato in attuazione dell’articolo 197, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77.i

Nel mese di novembre 2020 è stata completata l’istruttoria relativa alle rendicontazioni per la terza annualità *ferrobonus* (31 agosto 2019-30 agosto 2020).

Pur in presenza della grave crisi sanitaria ed economica determinata dalla pandemia Covid-19, le domande ammesse a contributo sono state 70, per uno sviluppo di circa 29 milioni di treno/km effettuati, a fronte di un impegno di risorse pari ad euro 33.790.000,00. Il coefficiente unitario per treno/chilometro è stato di € 1,16.

Anche per il *ferrobonus* regionale si è registrata l’adesione della Regione Toscana (che va ad aggiungersi a Piemonte, Liguria e Lombardia).

Un rilevante obiettivo del Ministero è quello di ***monitorare il Contratto Trenitalia SpA 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 trimestralmente 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, in data 4 agosto 2017.

Il contratto in argomento disciplina i collegamenti resi mediante Intercity (sia diurni che notturni) sulla percorrenza nazionale.

Tra gli obblighi previsti a carico della Società è prevista la trasmissione, entro i 45 giorni successivi ad ogni trimestre solare, di una relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel trimestre.

Tali dati vengono comunicati da Trenitalia entro le scadenze del 14 febbraio (dati riferiti all'ultimo trimestre dell'anno precedente) 15 maggio, 14 agosto e 15 novembre rispettivamente per il primo, secondo e terzo trimestre dell'anno in riferimento.

I dati trasmessi trimestralmente da Trenitalia sono comunicati alle predette scadenze in modalità non definitiva in quanto, per il consolidamento dei medesimi, il Gestore dell'Infrastruttura deve preventivamente concludere la certificazione dei dati sulla puntualità e sulla regolarità del servizio.

Ai sensi della delibera CIPE 12/2017 la relazione annuale, una volta convalidati i dati di competenza di RFI, viene trasmessa al CIPE dal Ministero.

Con riferimento alla attività svolta nel corso del 2020, la relazione per i servizi resi nel 2019 è stata trasmessa al CIPE, che ne ha preso atto nella seduta del 28 luglio 2020.

Successivamente il monitoraggio del contratto in parola è proseguito nel corso dell'anno 2020 mediante la predisposizione di relazioni interne, redatte secondo il criterio della metodologia a scorrimento, ossia, ove possibile, comparando i dati in esame sia con quelli del precedente trimestre dell'anno in corso, sia con riferimento agli omologhi dati pregressi.

Nello specifico sono state redatte le relazioni relative al primo trimestre 2019 a giugno 2020, relativa al secondo trimestre 2019 a settembre 2020 e relativa al terzo trimestre 2019 a novembre 2020.

A seguito della trasmissione da parte di Trenitalia della relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel 4° trimestre 2019 contenente i dati consolidati dal Gestore, che completano le relazioni per l'anno 2019 previste dall'articolo 5 comma 1 lettera g) del contratto per il monitoraggio dell'anno 2019 che si illustrano di seguito.

La metodologia di comparazione consente di evidenziare con immediatezza le eventuali criticità che si delineano in relazione sia agli indicatori della qualità dei servizi erogati (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia) secondo i dati acquisiti da Trenitalia, sia con riferimento ai parametri relativi alla qualità percepita dagli utenti (pulizia e condizioni igieniche del treno, confort del treno, security e viaggio nel complesso) rilevati secondo le indagini a campione presso l'utenza predisposte dalla Società.

Per i servizi di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza a cui lo Stato contribuisce sono monitorati i seguenti 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.

INDICATORI COLLEGATI AD OBIETTIVI CONTRATTUALI

1) OFFERTA EROGATA

L'offerta erogata nel 2019 è passata da 24,7 milioni treni*km del 2018 a 24,6 milioni. In entrambi i casi il dato non include le informazioni relative ai bus previsti nell'offerta programmata, pari a 683.851 bus*km nel 2018 e 759.561 bus*km nel 2019.

2) PULIZIA DEI ROTABILI

Il contratto di servizio 2017/2026 prevede 5 diverse tipologie di intervento di pulizia, differenziate fra loro sia per gli intervalli temporali nei quali vengono effettuati, sia per le modalità di esecuzione degli stessi.

Gli interventi vengono effettuati secondo le 5 distinte tipologie, al termine di ogni viaggio, con cadenza giornaliera, mensile, ogni 40 giorni, e con treno in movimento

- 2 PP05 Intervento di pulizia in corso di viaggio: intervento che si esegue con treno in movimento e con personale dedicato a pulire ed igienizzare le toilettes ed i relativi accessori igienici, la pulizia dei sedili e dei tavolini e di tutte le parti e componenti che possono essere utilizzate o che sono a diretto contatto con la clientela, con possibilità di intervenire su richiesta nei casi di specifici problemi o anomalie.
- 3 PP02 Intervento giornaliero- Intervento che ha lo scopo di rimuovere la sporcizia accumulatasi durante la giornata all'interno degli elementi del materiale rotabile, assicurando condizioni di igiene e decoro a tutte le parti che si trovano a diretto contatto con i clienti.
- 4 PP04 Intervento radicale – intervento che ha lo scopo di bonificare il materiale rotabile, portandolo in condizioni di eccellenza alla percezione del cliente, mediante l'esecuzione di accurate aspirazioni e lavaggi, eseguiti esclusivamente con l'utilizzo di adeguate attrezzature, l'impiego di materiali specifici e di generatori di vapore.
- 5 PP03 Intervento di fondo- intervento che ha lo scopo di ripristinare periodicamente ottimali condizioni di pulizia, igiene e decoro di tutti i particolari dei rotabili anche mediante l'esecuzione di accurati lavaggi, eseguiti con appropriate attrezzature elettromeccaniche, macchinari e prodotti specifici per garantire il livello di qualità richiesto.
- 6 PP01 Intervento di stazione: intervento che si esegue durante la sosta dei treni nelle stazioni ove il treno termina un servizio commerciale e viene approntato per un successivo servizio. Tale intervento è mirato a ripristinare idonee condizioni di pulizia/igiene delle toilette, assicurare il rifornimento idrico, di

sapone e di accessori igienici, nonché la rimozione dei rifiuti grossolani all'interno del rotabile.

Gli interventi effettuati complessivamente per le 5 tipologie di intervento sono passati da 60.823 del 2018 a 74.393 nel 2019; tale incremento è dovuto in massima parte agli interventi classificati PP05- (c.d. pulitore viaggiante) passati da 17.762 a 23.896 e PP02 passati da 31.911 a 39.749.

Analogamente si rilevano incrementi, ancorché più modesti, nelle tipologie PP.04 e PP.03, mentre si rileva una seppur limitata flessione nella tipologia PP01 (da 8.507 a 7.284).

3) INDICATORI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

Al fine di istituire un collegamento diretto fra l'ammontare del corrispettivo percepito dalla Società in fase di gestione e la qualità del servizio erogata nel medesimo periodo, è stata prevista in contratto l'adozione di un sistema di penali ed incentivi basato su quattro parametri:

- puntualità entro i 30'
- puntualità entro i 60'
- regolarità
- pulizia

L'allegato 5 del contratto ha previsto per ognuno di tali parametri un valore obiettivo minimo, un valore obiettivo atteso ed un valore obiettivo massimo.

In base al valore obiettivo definito si applicano penali, se il valore raggiunto è inferiore al valore obiettivo atteso, incentivi se il valore consuntivato è superiore al valore obiettivo atteso.

Pertanto i valori rendicontati vengono rapportati al valore obiettivo atteso.

Gli obiettivi sopra descritti rappresentano gli standard qualitativi attesi per l'erogazione dei servizi di trasporto e sono stati ottenuti dall'analisi delle performance raggiunte da Trenitalia nel corso dell'ultimo triennio antecedente la stipula del contratto. Tali obiettivi tengono conto delle specificità che caratterizzano i diversi parametri di qualità erogata, oltre che dei miglioramenti oggettivamente raggiungibili. Come più avanti specificato per tre dei quattro parametri (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60' e pulizia) il contratto ha previsto per l'anno 2019 valori obiettivi attesi superiori rispetto ai valori obiettivo attesi per l'anno 2018.

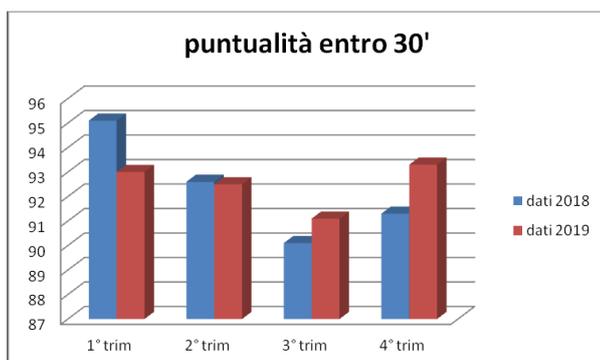
RISULTATI QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO

a) puntualità entro i 30'.

L'indice di puntualità entro i 30' per il 2019 mostra un sostanziale allineamento rispetto al valore consuntivato lo scorso anno, con un leggero incremento dello 0,3%, rimanendo tuttavia inferiore del 3,4% rispetto al valore obiettivo atteso per il 2019 (valore consuntivato annuo 92,5 rispetto al valore obiettivo atteso 95,9). Va comunque osservato che il maggior differenziale negativo riportato rispetto allo scorso anno è altresì dovuto all'incremento contrattualmente previsto del target "valore obiettivo atteso" incrementato di 2 punti percentuali rispetto al 2018.

Per quanto riguarda l'andamento nel corso dell'anno il valore del quarto trimestre riporta la migliore performance dell'anno, dopo aver registrato una flessione,

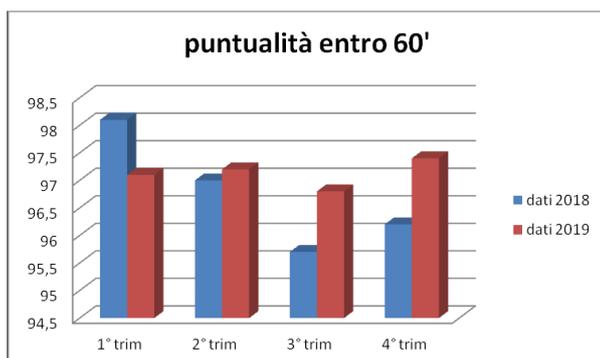
dall'inizio dell'anno, nel secondo e soprattutto nel terzo trimestre, nel quale si è raggiunto un valore inferiore di 4,8% rispetto al target previsto per l'anno di riferimento.



b) puntualità entro i 60'

Per tale indice il valore consuntivato per il 2019 è inferiore di 1,8% rispetto al valore obiettivo atteso (97,1 contro 98,9). Anche per tale indice di performance valgono le stesse considerazioni già espresse in merito all'incremento previsto nel contratto del valore obiettivo atteso, incrementato però, rispetto all'anno precedente, di un solo punto percentuale. Si rileva che, con eccezione del primo trimestre, i dati per i successivi periodi nel 2019 risultano superiori ai corrispondenti trimestri dello scorso anno.

Per quanto riguarda l'andamento nel corso dell'anno 2019 la punta minima percentuale si registra nel terzo trimestre dove il valore si attesta a 96,8%.



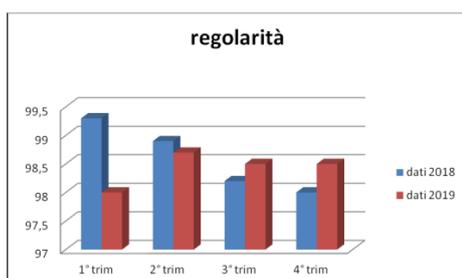
c) regolarità

Il dato sulla regolarità misura l'efficienza del servizio rapportata ai treni soppressi, limitati e giunti con ritardo superiore a 2 ore, rispetto al numero dei treni programmati.

Il valore consuntivato per il 2019 è di 98,4 a fronte di un valore obiettivo atteso di 99,1. Il dato per l'anno corrente riporta una lieve flessione rispetto a quello dello scorso anno (98,6). Il valore obiettivo atteso per questo parametro, a differenza

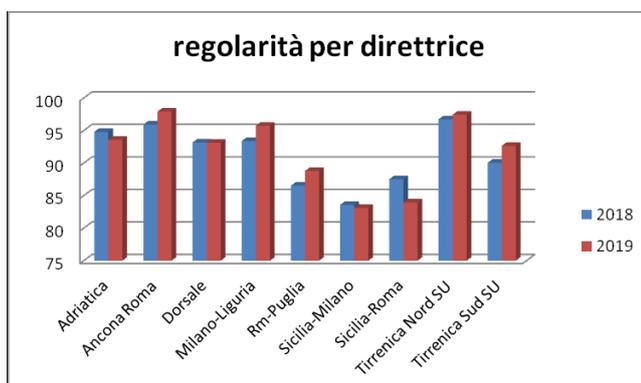
degli altri 3, non ha subito variazioni rispetto al 2018. Nel dettaglio della regolarità si rileva che i treni soppressi sono passati da 64 nello scorso anno a 134, i treni limitati da 152 a 255, mentre i treni con ritardo superiore a 120' sono decrementati da 396 a 286. 5

Si rappresenta al riguardo che le variazioni nel numero delle soppressioni e delle limitazioni sono riferite ad anomalie di circolazione imputabili anche a lavori di adeguamento infrastrutturale della rete e comunque non imputabili al vettore.



d) regolarità per direttrice di traffico

Per quanto riguarda l'analisi della puntualità entro i 30 minuti si conferma anche per il 2019 che le direttrici riportanti la percentuale più bassa sono la Sicilia-Milano (83,13%), la Sicilia-Roma (83,96%) e la Roma-Puglia (88,79). Si osserva tuttavia che il dato relativo a tale ultima direttrice riporta una più alta percentuale rispetto a quella dello scorso anno con un miglioramento di 2,25 punti percentuali, mentre la Sicilia-Roma riporta un decremento di 3,58%, rimanendo invece sostanzialmente stabile il valore del Sicilia-Milano con un decremento di 0,45%. Per quanto riguarda le altre direttrici solo l'Adriatica riporta un valore percentuale inferiore di 1,21%. Le direttrici Ancona-Roma, Dorsale, Milano-Liguria, Tirrenica Nord SU e Tirrenica Sud SU rimangono sostanzialmente stabili o incrementano la percentuale di puntualità da un minimo di 0,7% fino ad un massimo di 2,6%.



e) frequentazioni

In merito alle frequentazioni i dati rendicontati nel 2019 riportano minime flessioni nel confronto con i dati corrispondenti nei primi tre trimestri del 2018 del valore dei treni*km.

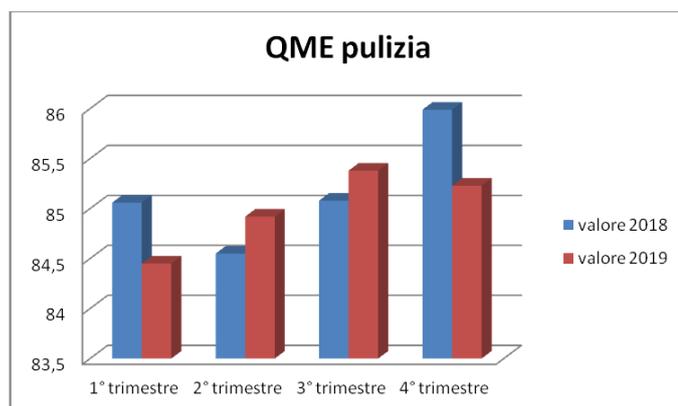
Il numero dei viaggiatori km incrementa costantemente nei primi tre trimestri dell'anno, decrementando nel quarto, secondo un andamento già presente lo scorso anno. Analogo andamento si presenta per i valori carico medio e tasso di riempimento che presentano andamenti crescenti nei primi tre trimestri a fronte di una riduzione nel quarto.

f) pulizia

Il valore pulizia consuntivato, con riferimento alla Qualità Media Erogata del 2019 risulta di 85,00 a fronte di un valore obiettivo atteso di 89,00.

Il valore consuntivato per il 2018 era stato di 85,2 a fronte di un valore obiettivo atteso di 85.

Nel corso del 2019 il valore è passato dal minimo riportato nel primo trimestre di 84,45 al valore del quarto trimestre di 85,23, con una punta massima nel terzo trimestre di 85,38.

**RISULTATI DI QUALITA' 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:

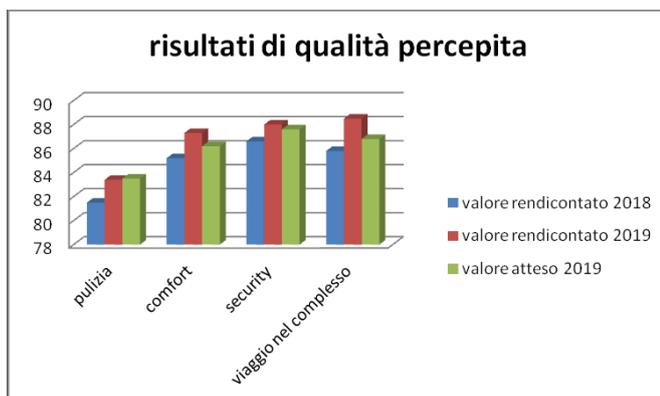
- a) -pulizia e condizioni igieniche del treno;
- b) -comfort del treno;
- c) -security;
- d) -viaggio nel complesso.

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.

Il confronto fra i dati 2018 e 2019 dei quattro parametri che concorrono a determinare il valore di bonus/malus risulta sintetizzato nella tabella seguente.



Come già sopra evidenziato per tre dei quattro indicatori il valore obiettivo atteso è incrementato nel 2019 rispetto ai valori 2018 secondo previsioni contrattuali.

Per nessuno dei quattro parametri che concorrono a determinare la qualità del servizio è stato raggiunto nel 2019 il valore obiettivo atteso.

Si evidenzia un differenziale negativo fra i valori consuntivati 2019 rispetto ai valori attesi di 3,4% per la puntualità entro i 30', di 1,8% per la puntualità entro 60', dello 0,7% per la regolarità e del 4% per la pulizia.

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

g) 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 2019 è di 83,4, inferiore dello 0,1% rispetto al valore obiettivo atteso 2019 il quale risulta inferiore di 0,7% rispetto al valore obiettivo atteso 2018, in quanto lo scostamento negativo nell'anno precedente è stato del 2,7%;

h) 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.

Il valore raggiunto nell'anno 2019 è di 87,3 rispetto al valore obiettivo atteso di 86,2. Tale target è però inferiore di 1,3% rispetto al valore obiettivo dello scorso anno; nel 2018 lo scostamento negativo è stato di 2,3%.

i) 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 88,0 a fronte di un valore target di 87,6. Il valore target per questa variabile è superiore di 0,2% rispetto al target previsto per il 2018 in quanto il differenziale negativo fra il valore obiettivo atteso e quello consuntivato per lo scorso anno era di -0,8%.

j) viaggio nel complesso

Il valore per l'anno 2019 è di 88,5 rispetto al valore obiettivo di 86,8, superiore di 1,7% rispetto al target previsto per l'anno in riferimento.

Per questa variabile tuttavia il valore obiettivo atteso 2019 è inferiore di 1,5% rispetto al valore obiettivo atteso per il 2018 in quanto lo scorso anno si è verificato uno scostamento negativo fra il valore raggiunto e quello atteso di 2,5%.

L'attività ispettiva del Ministero

Nel corso del 2019 sono state effettuate dalla Direzione competente complessivamente 94 ispezioni sui treni, tutte con convoglio in viaggio. Le ispezioni, numericamente in linea con quelle dell'anno precedente, sono state effettuate sempre con il personale in servizio presso la struttura.

La legge 27 dicembre 2019 n° 160 ha disposto l'assegnazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della somma di euro 500.000 annue per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza del contratto.

La citata disposizione consente la disponibilità, a partire dal 2020, delle somme previste dall'articolo 5 comma 1 lettera o) del contratto, il quale stabilisce la destinazione dello 0,15% dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative.

Nel 2019 si è proceduto alla applicazione delle riduzioni di corrispettivo dovute alle interruzioni ed alle variazioni dei servizi ferroviari ed al calcolo delle penali ed incentivi relativi all'anno 2018, in relazione ai quali è stato rilevato quanto segue.

Per quanto riguarda le riduzioni di corrispettivo di cui all'articolo 8 sono state applicate riduzioni di corrispettivo pari a € 7.419,00 per eventi non imputabili a Trenitalia e € 273.635,30 per eventi imputabili a Trenitalia.

Per le penalità derivanti da interruzioni o variazioni del servizio ferroviario è stato comunicato dall'impresa ferroviaria che, a fronte dei 158 eventi nei quali si è verificata una interruzione o variazione del servizio ferroviario è sempre stato erogato il servizio sostitutivo per cui è stata applicata la penale in forma ridotta pari a € 316.000,00.

Con riferimento all'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 2018, i valori consuntivati hanno comportato l'applicazione di penalità per tre indicatori e di incentivi per un solo indicatore i cui relativi valori di seguito si riportano:

- penalità di € 214.444,97 per la puntualità entro i 30'
- penalità di € 790.229,41 per la puntualità entro i 60'
- penalità di € 914.806,76 per la regolarità
- incentivo di € 58.173,13 per la pulizia.

Ulteriori penalità

Di seguito alla trasmissione della rendicontazione certificata per l'anno 2018, avvenuta in data 26 luglio 2019, è stato chiesto a Trenitalia di produrre la relazione concernente la gestione degli esiti relativi ai reclami presentati dalla clientela di cui all'Allegato 2 punto 5 del contratto.

Dai dati messi a disposizione da Trenitalia sul server FTP, la Direzione competente aveva infatti rilevato 662 eventi per disservizi relativi all'impianto di climatizzazione e 64 eventi relativi a disservizi dell'impianto di illuminazione.

Di seguito all'interlocutoria intercorsa, in data 11 febbraio 2020, la Società ha da ultimo confermato il dato rilevato dal server relativamente ai disservizi sull'impianto di climatizzazione, ma ha comunicato che dei 64 eventi relativi all'impianto di illuminazione solo 35 avrebbero dovuto essere soggetti a penalità.

Tanto premesso per i disservizi relativi alla climatizzazione è stata applicata la sanzione di €1.324.000, mentre in relazione ai disservizi relativi all'impianto di illuminazione è stata chiesta la trasmissione della documentazione relativa ai 29 eventi per i quali la Società aveva ritenuto insussistenti i presupposti per l'applicazione della penale.

A seguito delle verifiche effettuate è stata confermata la applicabilità della penale solamente per 35 eventi relativi all'impianto di illuminazione per cui è stata comminata una sanzione di €70.000.

Sempre con riferimento all'annualità 2018 è proseguita l'istruttoria relativa all'evento occorso sull'ICN 35428 del 5 settembre 2018 ad alcuni passeggeri che avevano lamentato di essere stati punti da cimici nelle cuccette della carrozza n°8.

L'evento è stato contestato a Trenitalia a seguito di notizia appresa a mezzo stampa e la complessa procedura di contestazione è terminata nel 2020 con la comminazione della sanzione di € 50.000 prevista come misura massima dal disposto contrattuale in relazione a quanto previsto dall'art.14.17 del contratto.

In data 22 luglio 2019 è stata comunicata alla Società la mancata acquisizione della documentazione relativa alle risultanze della gestione dell'anno 2018 necessaria alla determinazione del conguaglio.

Procedure in corso di definizione

-postazioni per le persone a mobilità ridotta

a) In data 23 settembre 2019, a seguito di ispezione effettuata sul treno IC 1553, è stata rilevata l'assenza delle postazioni per persone a ridotta mobilità, pure segnalate da pittogramma in una delle carrozze del convoglio; ulteriormente il bagno destinato all'utilizzo dei passeggeri in parola è risultato dotato di sola apertura manuale, secondo una problematica generalizzata già rilevata dalla Direzione competente agli esiti delle verifiche effettuate a bordo treno.

A seguito di diverse interlocuzioni con Trenitalia è stato confermato che nel corso dell'anno, al verificarsi della problematica in oggetto, le carrozze in impianto sono state richiamate di volta in volta per la riparazione del guasto precisando comunque che ogni qualvolta le carrozze "non conformi" sono state successivamente re-immesse in esercizio tale criticità si è via via ripresentata.

Attualmente sono in esercizio sia carrozze con i soli spazi fisici per le carrozzine, sia carrozze con gli ancoraggi, i quali verranno via via rimossi, una volta che le vetture saranno oggetto della attività di restyling previste.

Nel mese di dicembre Trenitalia ha confermato la conclusione di tale attività di revamping comunicando altresì di avere diffuso fra il proprio personale una

procedura operativa dettagliante le modalità di ripristino delle funzionalità delle porte delle toilette atta ad evitare l'accidentale disabilitazione dell'automatismo di apertura/chiusura delle stesse da parte degli addetti alla sanificazione, causa in molti casi del lamentato malfunzionamento.

Avvio della procedura di revisione contrattuale

Ai sensi di quanto previsto dall'art.12 del contratto, entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti avviano le procedure per la revisione dell'Offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto per il periodo 2022-2026 secondo i criteri di cui all'Allegato 7 ed in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data, da definirsi con apposito atto aggiuntivo al contratto.

La Direzione competente ha avviato la procedura prevista nel novembre 2019 con il confronto fra le parti interessate e, da ultimo, a febbraio 2020, ha sollecitato la Società all'invio della proposta relativa alla revisione dell'Offerta ed al programma di investimenti per il materiale rotabile.

Nel maggio 2020 è stata chiesta l'integrazione di tale documentazione secondo quanto previsto dall'art. 12.1 del contratto.

Riguardo *il monitoraggio fisico e finanziario delle opere inserite nel Contratto di Programma parte investimenti con RFI SpA*, le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, supportando con attività tecnico-amministrativo per affrontare le problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisponendo incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse, e, a valle dell'analisi delle eventuali criticità riscontrate, per la formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse.

Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, per i principali interventi in corso di esecuzione.

Tutti gli interventi sono già stati attivati all'esercizio ferroviario nel 2018 e rimangono in corso lavori minori di completamento.

Monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A. (importi in milioni di euro)

n.	OPERE	importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/1/19	Produzione stimata dal 01/12/19 al 30/11/20	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/20	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/19 al 31/05/20	Importo produzione semestrale realizzata dal 01/12/19 al 31/05/20	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/20 al 30/11/20	Importo produzione semestrale realizzata dal 01/06/20 al 30/11/20	Importo produzione complessiva realizzata al 30/11/20
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,30	1.014,54	19,63	1.034,17	89,75%	15,09	5,33	4,54	4,54	1.024,41
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,60	441,33	6,36	447,69	93,54%	3,09	9,13	3,27	-	450,46
3	0119 - Polenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	369,00	302,59	5,68	308,27	83,54%	3,57	3,93	2,11	1,58	308,10
4	0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia	149,70	58,73	2,76	61,49	41,08%	1,60	3,49	1,16	-	62,22
5	0263 - Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	230,00	215,96	4,66	220,62	95,92%	2,69	3,92	1,97	0,91	220,79
6	1661 - Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale	90,00	38,71	3,68	42,39	47,10%	1,67	3,35	2,01	-	42,06
7	0297 - Nodo di Falconara	240,00	33,12	11,09	44,21	18,42%	4,33	2,89	6,76	1,50	37,51
8	0325 - Linea AV/AC Milano-Venona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00	1.851,15	15,34	1.866,49	91,05%	11,93	8,43	3,41	3,41	1.862,99
9	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Filometorbo-Castelbuono	938,80	424,97	34,63	459,60	48,96%	14,95	6,58	19,68	9,33	440,88
10	P234 - Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	6.853,03	2.344,31	461,83	2.806,14	40,95%	190,64	268,70	271,19	193,13	2.806,14
	Totale	12.551,43	6.725,41	565,66	7.291,07	58,09%	249,56	315,75	316,10	214,40	7.255,56

La minore produzione in alcuni progetti, è stata causata per lo più dai rallentamenti dei lavori a causa della sospensione delle attività a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19.

In alcuni casi l'andamento dei lavori non è in linea con il programma operativo dei lavori, così come emerso anche nell'ambito delle verifiche trimestrali, le criticità riguardano la difficoltà di approvvigionamento dei materiali, con minima disponibilità di mezzi e risorse in cantiere, che hanno determinato, in alcuni casi, un rallentamento significativo delle attività di cantiere nel periodo marzo – giugno 2020, con definitiva ripartenza delle lavorazioni dal settembre successivo,

Rete Ferroviaria Italiana, in linea con quanto definito dal Piano d'Impresa 2017-2026 delle Ferrovie dello Stato Italiane, ha avviato sull'intera rete nazionale un programma (Progetto Easy Station) di **adeguamento** nell'arco di 10 anni, **di 620 stazioni (le più frequentate), su tutto il territorio nazionale.**

L'obiettivo è la valorizzazione delle stazioni ferroviarie per migliorarne l'accessibilità, la sostenibilità energetica e la digitalizzazione dei servizi, incrementando la connessione fisica e digitale con il territorio.

Gli interventi programmati per migliorare le infrastrutture prevedono: l'innalzamento dei marciapiedi (55 cm dal piano dei binari) secondo lo standard europeo previsto per i servizi ferroviari metropolitani per facilitare l'accesso ai treni; la riqualificazione dei sottopassaggi pedonali con realizzazione di nuovi rivestimenti e pavimenti in gres e la realizzazione di nuove rampe di accesso ai binari; l'attivazione di ascensori e scale mobili; l'installazione di percorsi e mappe tattili per garantire alle persone a ridotta mobilità una migliore fruibilità delle stazioni; la realizzazione di nuove pensiline e la riqualificazione di quelle esistenti.

Gli interventi prevedono anche la riqualificazione dei fabbricati in ambito stazione e l'intero fabbricato viaggiatori con il restyling delle facciate, il rinnovo completo degli infissi e la realizzazione di una nuova sala di attesa, la riqualificazione dei servizi igienici dotati anche di bagno attrezzato per le persone a ridotta mobilità e di un ambiente nursery.

Per aumentare la percezione di sicurezza e comfort il progetto prevede la realizzazione dell'impianto di illuminazione, con luci a led ad alta efficienza energetica, un sistema di segnaletica conforme agli ultimi standard emanati da RFI e le recinzioni delle aree di pertinenza ferroviaria.

In programma anche il miglioramento dei sistemi di informazione al pubblico, sia audio sia video, grazie all'installazione di nuovi monitor e impianti di diffusione sonora e il miglioramento della segnaletica di stazione e dell'illuminazione.

Inoltre, saranno effettuati interventi anche nelle aree di accesso alle stazioni con la creazione di parcheggi auto, stalli per la sosta delle due ruote e appositi sistemi per facilitare salita e discesa dei viaggiatori, senza bici in spalla.

In questo contesto, le riqualificazioni vengono effettuate con caratteristiche di riconoscibilità del Gruppo FS mediante l'utilizzo di specifici materiali e tecnologie che sono riportati all'interno del "Disciplinare degli elementi tecnico progettuali" di RFI.

Gli interventi nei Fabbricati Viaggiatori delle stazioni di **Rho, Pioltello e Maddaloni**, previste per l'anno 2020 sono stati eseguiti a seguito attivazione della verifica di interesse culturale ai sensi del D. Lgs 22.01.2004 n.42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" tramite la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Lombardia e della Campania, ed hanno interessato l'eliminazione delle superfetazioni presenti in facciata, finalizzata al ripristino dell'immagine architettonica originaria, la sostituzione degli infissi con nuovi elementi in alluminio a taglio termico, il ripristino dei cornicioni e dell'intonaco ammalorato, la tinteggiatura delle facciate (secondo i dettami imposti dalla Soprintendenza ai Beni Culturali), il rifacimento dei rivestimenti e la realizzazione di percorsi tattili negli spazi aperti al pubblico all'interno della stazione.

Sono state implementate nuove tecnologie a servizio dei viaggiatori, che consentono anche di monitorare la qualità dei servizi di stazione offerti all'utenza, il corretto funzionamento degli impianti civili presenti in stazione (piattaforma SEM – smart energy management), in tale ambito gli spazi aperti al pubblico di stazione saranno dotati di tecnologia Wi-Fi (progetto Wi.Life) garantendo l'accesso internet gratuito a tutti i viaggiatori.

Tutta la segnaletica presente all'interno dell'impianto è stata sostituita con le nuove tipologie previste dal manuale.

Infine è stato completamente rinnovato il sistema di informazione al pubblico (standard I&C) che garantisce ai viaggiatori informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni in arrivo e partenza, grazie a nuovi monitor da 32 pollici ad alta definizione distribuiti negli ambienti aperti al pubblico, fra marciapiedi, sottopasso, atrio biglietteria e sala d'attesa.

Sono stati anche installati nuovi moderni tele-indicatori di binario forniscono informazioni sul tipo di treno (Freccia, Intercity, Regionale), la destinazione, l'orario di partenza, eventuale ritardo e informazioni a scorrimento su fermate intermedie e composizione del treno.

Totalmente rinnovato anche il sistema di diffusione sonora che possiede una migliore acustica grazie all'installazione di una centrale audio ad alta affidabilità e diffusori ad alta efficienza distribuiti sui marciapiedi dei binari, nei sottopassaggi e nell'atrio di stazione.

3.2 Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare 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 de 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 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 2020, sono stati monitorati 5 interventi infrastrutturali e, come previsto, sono stati raccolti su base semestrale prevedendo un primo aggiornamento alla data del 31 maggio ed un secondo alla data del 30 novembre.

Emergono notevoli scostamenti per le singole opere tra quanto stimato e quanto prodotto. Ad eccezione dei lavori relativi all'intervento denominato "Porto di Ancona: manutenzione straordinaria dei paramenti sommersi delle banchine di ormeggio nn.6 e 7," che rientrano nel fisiologico dilatarsi dei tempi necessari alle singole procedure utili all'avviamento dei lavori di che trattasi, tutti gli altri ritardi sono riconducibili al perdurare dell'emergenza sanitaria Covid-19, che non ha consentito il pieno raggiungimento delle produzioni stimate.

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 2020, l'attività di monitoraggio ha riguardato 3 interventi.

1. Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna

Intervento che risulta in linea con gli obiettivi prefissati.

2. Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario tra il complesso del porto di Taranto e la Rete Nazionale.

Gli interventi di progettazione e realizzazione dell'attrezzaggio e collegamento alla linea ferroviaria nazionale del porto di Taranto sono sviluppati nei seguenti 2 lotti:

- 1[^] lotto: potenziamento/modifiche alla stazione di Cagioni per la realizzazione del fascio di arrivi e partenze/presa e consegna per il collegamento con il Molo Polisettoriale e della radice per il collegamento dell'ampliamento del 5[^] sporgente.

- 2[^] lotto: la realizzazione di un fascio di arrivi e partenze/presa e consegna per il collegamento con la Piastra Logistica, con il 4[^] sporgente ed il 1[^] sporgente. Piastra Logistica.

Motivazione dello scostamento

La produzione inizialmente prevista era riferita alle attività realizzative di entrambi gli interventi.

Al riguardo si rappresenta che al momento sono in corso le attività realizzative del solo 1[^] lotto (Cagioni), mentre per il 2[^] lotti sono in corso le attività negoziali a seguito di precedente rescissione contrattuale a cui è pertanto legata la mancata produzione registrata.

3. Interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste Campo Marzio

Il ritardo nella realizzazione dell'intervento è dovuto essenzialmente all'emergenza sanitaria Covid-19, che ha determinato una complessiva riprogrammazione delle attività di cantiere con rallentamenti nella realizzazione, principalmente per ritardi nell'approvvigionamento dei materiali, con conseguente riduzione della produzione.

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 produzione stimata al 30/11/19	Produzione stimata dal 01/12/19 al 30/11/20	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/20	Importo produzione stimata dal 01/12/19 al 31/05/20	Importo produzione semestrale realizzata dal 01/12/19 al 31/05/20	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/20 al 30/11/20	Importo produzione semestrale realizzata dal 01/06/20 al 30/11/20	Importo produzione complessiva realizzata al 30/11/20
1	Porto di Cagliari. Realizzazione di un nuovo gate di ingresso e dei locali destinati agli operatori portuali adibiti ai controlli del varco doganale	724.807,00	0,00	484.715,00	484.715,00	66,88%	363.564,00	3.873,05	121.151,00	53.014,83	56.887,88
2	Porto di Ancona. Manutenzione straordinaria dei paramenti sommersi delle banchine di ormeggio n. 6 e n. 7	800.000,00	0,00	500.000,00	500.000,00	62,50%	100.000,00	0,00	400.000,00	43.569,60	43.569,60
3	Porto di San Benedetto del Tronto. Escavo dei fondali dell'imboccatura portuale	1.800.000,00	0,00	900.000,00	900.000,00	50,00%	180.000,00	0,00	720.000,00	0,00	0,00
4	Porto di Civitavecchia. Piazzale area traghetti 1° stralcio	14.210.000,00	41.634,15	2.468.475,18	2.510.109,33	17,66%	41.634,15	4.998,00	2.426.841,03	14.392,85	61.025,00
5	Porto di Gioia Tauro. Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale	6.000.000,00	0,00	5.000.000,00	5.000.000,00	83,33%	100.000,00	4.436,42	4.900.000,00	0,00	4.436,42
	Totale	23.534.807,00	41.634,15	9.353.190,18	9.394.824,33	39,92%	785.198,15	13.307,47	8.567.992,03	110.977,28	165.918,90

Sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti (Importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/19	Produzione stimata dal 01/12/19 al 30/11/20	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/20	Importo produzione stimata dal 01/12/19 al 31/05/20	Importo produzione semestrale realizzata dal 01/12/19 al 31/05/20	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/20 al 30/11/20	Importo produzione semestrale realizzata dal 01/06/20 al 30/11/20	Importo produzione complessiva realizzata al 30/11/20
1	1975 - Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna	23,50	0,85	4,04	4,89	20,81%	2,26	0,79	1,78	2,73	4,37
2	0417 - Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto	25,50	6,39	3,95	10,34	40,55%	0,85	0,39	3,10	0,37	7,15
3	1915 - Interventi Ferroviari per il potenziamento della Stazione Trieste C. Marzo	80,00	8,29	4,72	13,01	16,26%	2,14	3,13	2,58	1,11	12,53
	Totale	129,00	15,53	12,71	28,24	21,89%	5,25	4,31	7,46	4,21	24,05

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".

L'obiettivo riguardante il *finanziamento delle Regioni e degli enti locali*, è finalizzato al potenziamento e all'aumento di efficienza di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati, e si articola in due fasi: quella iniziale e quella a regime.

Nella fase iniziale, è necessaria un'azione di assistenza e di stimolo, nei confronti delle Regioni e gli enti locali, affinché presentino le istanze progettuali con le modalità e nei tempi previsti.

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. Ad istanze presentate, risultano cruciali la qualità e la rapidità dell'istruttoria delle richieste.

A regime, è necessaria un'attenta opera di monitoraggio e vigilanza sugli enti attuatori degli interventi, provvedendo all'erogazione delle quote di cofinanziamento previste, solo a seguito:

- dell'accertamento dello stato di avanzamento dei lavori e della loro rispondenza ai progetti ammessi a contributo;
- dell'avvenuto pagamento della quota di cofinanziamento a carico dell'Ente locale.

E' prevista la sospensione dei finanziamenti ove si accerti che gli interventi eseguiti non siano corrispondenti a quelli ammessi a contributo e la ripresa delle erogazioni solo se l'Ente beneficiario garantisce la sua quota di cofinanziamento a copertura delle varianti che comportino maggiori costi. L'obiettivo è quello di far procedere speditamente le opere ammesse a finanziamento.

Nel corso dell'anno 2020 la scrivente Divisione ha ottemperato agli obblighi contrattuali riguardanti l'erogazione delle rate di mutui stipulati con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. a favore dei Comuni di Bologna, Milano, Napoli, Torino per i finanziamenti di cui L. 472/99, per un ammontare complessivo pari ad €1.777.556,04, a valere sul cap.7413.

Si sono concluse, altresì, le attività istruttorie necessarie alla corretta erogazione dei contributi di cui alle L. n.266/05, L. n.472/99, L. n.130/2018, L. n.8/2020 art. 4 del D.L. n. 32/2019, articolo 1, comma 640 della legge n. 208/2015 e D.L. n.109/2018.

Riguardo il tema del trasporto pubblico locale il Ministero gestisce numerose risorse per gli investimenti per il ***rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale (rotabile e autobus)***.

Si riportano, di seguito, le attività svolte dalla competente struttura ministeriale per l'erogazione delle risorse destinate al rinnovo dei parchi veicolari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale

1. Fondo per la promozione e il sostegno del trasporto pubblico l. 296/06 comma 1031 art.1 e successivo rifinanziamento l. 133/08 art. 63, comma 12

In considerazione della perdurante impossibilità dell'erogazione di risorse per effetto di un pignoramento sul conto corrente ministeriale, casistica resa nota alle Regioni, ci si è riservati di procedere all'istruttoria delle limitate istanze pervenute senza l'urgenza altrimenti riservata alle istanze di erogazione. Sono state concluse le istruttorie delle istanze di saldo presentate dalla Liguria (L.133 e L.296), dell'istanza della seconda annualità presentata dalla Regione Marche, dell'istanza di saldo presentata dall'Abruzzo (L.133) e delle istanze della seconda annualità presentate dalla Regione Veneto (L.133 e L.296). Per quest'ultima Regione è in corso l'istruttoria relativamente al contezioso al TAR per il pagamento del saldo.

2. Fondo acquisto autobus ex comma 83, art. 1, l. 147/2013 modificato da art. 1, comma 223 e seguenti della legge 190/2014, poi comma 866, art. 1, l. 208/2015 annualità 2015 - 2016— d.i. 345/2016

Nel corso dell'anno si è proceduto a dare riscontro alle istanze di erogazione di risorse delle regioni interessate, a titolo di anticipazione e di saldo, trasmettendo il relativo benestare all'erogazione. Relativamente alle istanze di anticipazione è stata verificata la completezza e l'eshaustività dei dati e delle informazioni riportate in un prospetto in formato excel, predisposto dalla struttura ministeriale e preventivamente trasmesso alle Regioni quale resoconto richiesto dal D.I. 345/2016, pervenuto compilato dalle singole Regioni con le note di istanza e firmato dal responsabile. Per le istanze di saldo è stata verificata la completezza della documentazione trasmessa dalle regioni interessate in conformità a quanto disposto dal D.I. 345/2016. Al fine di consentire il completo utilizzo delle risorse altrimenti non erogabili dopo il superamento di termini posti dal decreto, invero non più osservabili per motivazioni diverse di natura oggettivamente esogena come da richieste da parte delle Regioni, è stato predisposto uno schema di decreto, di concerto con il MEF, per la rideterminazione dei termini di scadenza di presentazione istanze e di completamento forniture, già prorogati con D.I. n. 579 del 12.12.2020. Tale schema è stato oggetto di intesa in sede di Conferenza permanente con le Regioni ed è stato adottato in data 21 ottobre 2020 con prot. n. 471.

3. Fondo acquisto veicoli per tpl - comma 866, art. 1, legge stabilità n. 228 del 2016 -- annualità 2017 - 2018 – 2019 – D.M. 25/2017

Nel corso dell'anno si è proceduto a dare riscontro alle istanze di erogazione di risorse delle regioni interessate, a titolo di anticipazione e di saldo, trasmettendo il relativo benestare all'erogazione.

E' stata effettuata l'istruttoria della documentazione verificando la completezza e l'eshaustività dei dati e delle informazioni riportate in un prospetto in formato

excel, predisposto dalla struttura ministeriale e preventivamente trasmesso alle Regioni quale resoconto richiesto dal D.M. 25/2017, pervenuto compilato dalle singole Regioni con le note di istanza e firmato dal responsabile. Per il superamento dei termini stabiliti nel D.M. 25/2017, già prorogati con D.M. n. 395 del 28.08.2019, con il quale sono state anche semplificate le procedure di rendicontazione, è stato approntato e sottoposto alla conferenza delle Regioni per l'intesa lo schema per un decreto di modifica dei termini, successivamente adottato in data 13 agosto 2020 con prot. n. 351.

4. Fondo acquisto veicoli per tpl comma 866, art. 1, legge stabilità n. 228 del 2016 - materiale ferroviario -- annualità 2019 - 2022 – DM 408/2017

Nel corso dell'anno si è proceduto a dare riscontro alle istanze di erogazione di risorse delle regioni interessate, a titolo di anticipazione e di saldo, trasmettendo il relativo benessere all'erogazione. Relativamente alle istanze di anticipazione è stata verificata la completezza e l'eshaustività dei dati e delle informazioni riportate in un prospetto in formato Excel, predisposto dalla struttura ministeriale e preventivamente trasmesso alle Regioni quale resoconto richiesto dal D.M. 408/2017, pervenuto compilato dalle singole Regioni con le note di istanza e firmato dal responsabile. 5 Per le istanze di saldo è stata verificata la completezza della documentazione trasmessa dalle regioni interessate in conformità a quanto disposto dal D.M. 408/2017. Per il superamento dei termini stabiliti nel D.M. 408/2017, già prorogati con D.M. n. 154 del 14.04.2020, con il quale sono state anche semplificate le procedure di rendicontazione, è stato approntato e sottoposto alla conferenza delle Regioni per l'intesa lo schema per un decreto di ulteriore modifica dei termini adottato in data 13 agosto 2020 con prot. n. 351.

5. Decreto di riparto delle risorse annualità 2018 – 2033 da: fondo investimenti 2018 di cui al comma 1072, art. 1, l. 208/2017 (annualità 2018-2025) e fondo investimenti 2019 di cui al comma 95, art. 1, l. 145/2018 (annualità 2020-2033) – acquisto materiale rotabile per il tpl - DM. 223/2020

Al fine di incrementare l'azione di rinnovo del materiale rotabile ferroviario ed automobilistico per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, è stato approntato e sottoposto alla Conferenza delle Regioni per l'intesa uno schema di decreto per l'utilizzo delle risorse derivanti dal Fondo investimenti 2018 e dal Fondo investimenti 2019 adottato in data 29 maggio 2020 con prot. n. 223. Il suddetto decreto destina le risorse in via primaria all'acquisto di autobus, ed in via secondaria all'acquisto di attrezzaggi per l'accesso e il trasporto di persone a mobilità ridotta, di dotazioni ed equipaggiamenti per la security, ed eventualmente all'acquisto di materiale rotabile ferroviario e di eventuali ricambi per le regioni che ne avanzino motivata richiesta.

6. Decreto di riparto delle risorse ex fondo investimenti 2019 di cui al comma 95, art. 1, l. 145/2018 - annualità 2026-2033 - materiale rotabile ferroviario

Poiché le risorse del fondo investimento 2019 costituiscono un rifinanziamento di un precedente fondo, lo schema approntato per l'utilizzo delle stesse stabilisce che il materiale rotabile ferroviario da acquistare osservi i requisiti riportati nell'allegato al D.M. 408/2017 e che, vista l'esiguità della quota del riparto risultante ad alcune Regioni, sia consentito alle stesse di acquistare ricambi di scorta o attrezzature di riqualificazione destinati a materiale rotabile in dotazione. Il citato schema di Decreto è stato trasmesso all'Ufficio di Gabinetto per l'intesa in sede di Conferenza permanente con le Regioni in data 15.12.2020.

7. Fondo sviluppo e coesione FSC 2014 - 2020 – delibera CIPE n. 54 / 2016 – allegato piano operativo infrastrutture – rinnovo materiale del trasporto pubblico locale - acquisto convogli ferroviari e autobus

Relativamente all'asse F di tale fondo, a seguito della richiesta effettuata alle Regioni assegnatarie di risorse di predisporre dei piani di fornitura per gli interventi precisati nel piano di acquisto e del relativo riscontro, è stato predisposto e trasmesso lo schema di convenzione corredato dagli allegati economico-amministrativo e tecnici specializzati per i veicoli delle diverse modalità, da compilare opportunamente con i dettagli sulle tecnologie innovative laddove indicate nei singoli interventi. Sono state stipulate 7 convenzioni su 13. Sul SMU sono state effettuate la maggior parte delle validazioni degli interventi ricompresi nelle convenzioni stipulate ed approvati dal coordinatore beneficiario e, per uno di essi, su istanza della regione beneficiaria, è stato trasmesso il benessere per l'erogazione dell'anticipazione alla D.G. competente.

8. Fondo sviluppo e coesione FSC 2014 - 2020 – delibera CIPE n. 98 / 2017 – allegato piano operativo infrastrutture -- rinnovo materiale del trasporto pubblico locale

Relativamente all'asse F di tale fondo, a seguito della richiesta effettuata alle Regioni assegnatarie di risorse di predisporre dei piani di fornitura per gli interventi precisati nel piano di acquisto e del relativo riscontro, è stato predisposto e trasmesso lo schema di convenzione corredato dagli allegati economico-amministrativo e tecnici specializzati per i veicoli delle diverse modalità, da compilare opportunamente con i dettagli sulle tecnologie innovative laddove indicate nei singoli interventi. Sono state stipulate 7 convenzioni su 13. Sul SMU sono state effettuate la maggior parte delle validazioni degli interventi ricompresi nelle convenzioni stipulate ed approvati dal coordinatore beneficiario e, per uno di essi, su istanza della regione beneficiaria, è stato trasmesso il benessere per l'erogazione dell'anticipazione alla D.G. competente.

9. Fondo sviluppo e coesione FSC 2014 - 2020 – delibera CIPE n. 12 / 2018 – all.to piano operativo infrastrutture -- rinnovo materiale del trasporto pubblico locale

Relativamente all'asse F di tale fondo, a seguito della richiesta effettuata alle Regioni assegnatarie di risorse di predisporre dei piani di fornitura per gli interventi precisati nel piano di acquisto e del relativo riscontro, è stato predisposto e trasmesso lo schema di convenzione corredato dagli allegati economico-amministrativo e tecnici specializzati per i veicoli delle diverse modalità, da compilare opportunamente con i dettagli sulle tecnologie innovative laddove indicate nei singoli interventi. Sono state stipulate 2 convenzioni su 4. Sul SMU sono state effettuate la maggior parte delle validazioni degli interventi ricompresi nelle convenzioni stipulate ed approvati dal coordinatore beneficiario.

10. Convenzione per l'erogazione delle risorse previste dal comma 2, articolo 5, del d.l. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, N. 130 – Regione Liguria

E' stata predisposta, e successivamente stipulata, una convenzione che disciplina l'utilizzo delle risorse di importo pari ad € 20 Mln per l'acquisto di autobus da utilizzare nella città metropolitana di Genova con priorità per i mezzi a propulsione elettrica, ibrida e ad idrogeno, al fine di assicurare servizi di trasporto

aggiuntivi e per superare le criticità trasportistiche conseguenti al crollo del Viadotto “Morandi” di Genova. La Delibera di giunta della Regione Liguria 24 febbraio 2020, n. 115, ha stabilito di assoggettare l’assegnazione delle risorse stanziata nell’anno 2020 ai medesimi criteri, parametri e indicazioni utilizzati per l’assegnazione delle risorse dell’anno 2019. E’ stato approntato e stipulato l’atto aggiuntivo per la disciplina delle modalità di attuazione dell’investimento e di erogazione delle risorse anche per l’anno 2020, con le quali la regione Liguria intende realizzare l’incremento delle quantità di autobus in aggiunta alle unità individuate nel piano di convenzione stipulata.

11. Unità navali adibite al servizio di trasporto pubblico locale

Come è noto l’art. 1, comma 866, della Legge n. 208/16, così come modificato dall’art. 27 del DL 50/17 convertito dalla Legge 96/17 ha istituito un Fondo finalizzato all’acquisto diretto, nonché alla riqualificazione elettrica e al miglioramento dell’efficienza energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al TPL e Regionale. Nel fondo confluiscono le risorse di cui all’art. 1, comma 83 della Legge 147/13 e successivi rifinanziamenti. Detto Fondo è stato istituito presso il MIT. Poiché i mezzi adibiti al TPL e regionale possono essere di varia tipologia e che prevalentemente possono distinguersi in: rotabili per impianti fissi, autobus e natanti, si è ritenuto necessario destinare quota delle risorse al rinnovo di unità navali destinate al TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale. L’art. 1, comma 140, della Legge 232/16 ha rifinanziato il fondo di cui all’art. 1, comma 866, della Legge n. 208/16 da destinare a contributi per unità navali utilizzate per il trasporto pubblico locale e regionale. Tra l’altro in applicazione dell’art. 1, comma 1072 della Legge 205/17 il precedente governo aveva destinato alla medesima finalità ulteriori 300 M€. Il DPCM che prevedeva tale stanziamento (assieme ad altri per altri settori) è rimasto sospeso presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. E’ stato pertanto predisposto il Decreto Ministeriale n. 52 del 22.02.18 con il quale è stata disciplinata la procedura della destinazione del Fondo e la ripartizione delle risorse per le Regioni individuate. Detto Decreto Ministeriale n.52/18 ha previsto risorse pari ad € 262.648.951,00 distribuite nell’arco di quattordici anni e precisamente dal 2017 al 2030. E’ stato previsto inoltre un cofinanziamento regionale pari ad € 350.198.601,00. Sono state individuate due diverse procedure concorsuali per l’acquisto e/o il refitting delle unità navali:

- Procedura di gara tramite centrale unica di committenza con supporto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto; (Regioni interessate alla procedura centralizzata sono: • Lazio • Sardegna • Toscana • Sicilia • Campania)
- Procedura concorsuale da attivare e completare da parte delle Regioni interessate. Regioni interessate sono: (• Friuli Venezia Giulia 12 • Liguria • Piemonte • Emilia-Romagna • Lombardia • Veneto).

Nel corso del 2019 è stato predisposto un nuovo Decreto navi, il DM 397 del 28.08.19, che ha stabilito modalità e procedure per l’utilizzo delle risorse sul “Fondo finalizzato all’acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate o al noleggio dei mezzi adibiti al TPL e regionale” pari ad € 250.000.000,00 per il periodo 2020-2030. Purtroppo l’emergenza epidemiologica ha creato non pochi problemi, rallentando l’esecuzione in concreto dei due Decreti Navi (DM 52/18 e DM 397/19); nonostante ciò si sono svolte le fasi istruttorie per addvenire, allo stato attuale, alla firma di una prima Convenzione con la Regione Veneto.

12. Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS)

A partire da luglio 2018, si è curato l'aggiornamento della bozza di Piano strategico Nazionale della Mobilità sostenibile, predisposto inizialmente dalla Struttura tecnica di missione in collaborazione con l'ENEA, per il rinnovo del parco mezzi su gomma per i servizi di trasporto pubblico locale e il miglioramento dell'aria ai sensi dell'art. 1 commi 613-615 della Legge 232/2016. Il piano è stato approvato con un DPCM del 17 aprile 2019 proposto dal MIT di concerto con il MEF, il MISE e il MATTM e d'intesa con la Conferenza Unificata. Nell'anno 2020 sono stati emanati il DM n° 81 del 14/02/2020 che ripartisce 2,2 miliardi di euro da destinare alle Regioni e il DM n° 234 del 06/06/2020 che ripartisce 398 milioni di euro tra i Comuni ad alto inquinamento mentre decreto di riparto delle risorse destinate alle città metropolitane e ai comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti che prevede risorse complessive pari a 1,102 miliardi di euro a cui si aggiungono 185 milioni di euro derivanti dal fondo investimenti 2019, è stato oggetto di intesa il 3 dicembre 2020. Contestualmente è in fase istruttoria il decreto direttoriale relativo alle modalità di erogazione delle risorse.

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 2020, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di otto rilevanti interventi finanziati sia con le risorse della legge n. 211/92 che con le risorse dei fondi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate).

1. **VERONA.** Rete filoviaria urbana;
2. **MILANO.** Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo – Linate;
3. **TORINO.** Metropolitana Lingotto – Bengasi;
4. **ROMA.** Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali;
5. **NAPOLI.** Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale – Capodichino;
6. **PALERMO.** Metroferrovia Giachery-Lolli;
7. **CIRCUMETNEA.** Tratta Nesima - Monte Po;
8. **MILANO.** Tranvia Parco Nord-Seregno.

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.

Gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, evidenza, a livello generalizzato, una produzione annuale effettiva inferiore rispetto a quella prevista.

In particolar per quegli interventi che presentano situazioni di criticità o scostamenti maggiori rispetto al previsto, si riporta quanto segue.

COMUNE DI VERONA: Rete filoviaria urbana

L'intervento nel Comune di Verona, pur non presentando notevoli scostamenti rispetto al preventivato, continua ad essere in una situazione di difficoltà connessa sia all'avanzamento delle attività da parte dell'impresa sia ad una proposta di modifica tecnologica da parte del Comune con conseguente necessità di variante progettuale.

FERROVIA CIRCUMETNEA: Metropolitana tratta Nesima-Monte Po

Sono state recentemente risolte le criticità connesse alla procedura di concordato preventivo per l'appaltatore CMC. L'appaltatore sta riorganizzando le attività per la ripresa dei lavori.

MILANO: Tranvia Parco Nord-Seregno

L'intervento in argomento, pur non presentando notevoli scostamenti rispetto al preventivato, è ancora in una situazione di difficoltà per una serie di variazioni intervenute che, ad oggi, non consentono ancora l'approvazione del progetto esecutivo.

Tali situazioni sono comunque monitorate costantemente dagli uffici competenti della Direzione Generale che supporta gli Enti beneficiari proponendo, ove possibile, caso per caso, delle possibili soluzioni per le criticità in essere.

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

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo contrattualizzato dei lavori	Importo produzione stimata al 31/12/19	Produzione stimata anno 2020	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/20	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/20	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/20	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/20	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/20	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/20	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/20
1	VERONA. Rete filoviaria urbana	130,71	115,51	8,00	6,00	14,00	12,12%	2,40	4,00	3,60	2,00	14,00
2	MILANO. Metropollitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1.850,60	1.850,60	1.109,00	242,00	1.351,00	73,00%	96,80	116,00	145,20	120,00	1.347,00
3	TORINO. Metropollitana Lingotto - Bengasi	193,55	173,74	80,00	60,00	140,00	80,59%	24,00	8,00	36,00	20,00	108,00
4	ROMA. Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali	792,00	628,55	377,00	63,00	440,00	70,00%	25,20	18,00	37,80	45,00	440,00
5	NAPOLI. Metropollitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	583,10	583,10	160,00	50,00	210,00	35,41%	20,00	13,03	30,00	82,00	255,03
6	PALERMO. Metroferrovia Giachery-Lolli	152,10	104,22	34,00	20,00	54,00	51,81%	8,00	7,30	12,00	26,00	67,30
7	CIRCUMETNEA. Tratta Nesima - Monte Po	92,80	80,32	50,00	23,00	73,00	90,89%	9,20	1,50	13,80	1,15	52,65
8	MILANO. Tranvia Parco Nord-Seregno	191,40	102,84	0,00	10,00	10,00	9,72%	4,00	4,00	6,00	0,00	4,00
	Totale	3.996,26	3.648,88	1.818,00	474,00	2.292,00	62,81%	189,60	173,83	284,40	296,15	2.287,98

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 la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario**. 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 *turn-over* per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il Paese sta attraversando;
- per l'obiettivo di “individuare strumenti idonei di monitoraggio”, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

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

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 stanziato, 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

3.4 Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”*, ai programmi 13.5 *“Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”*; 13.6 *“Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”*; 13.9 *“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”*

A partire dall'anno 2020, il Ministero ha posto come obiettivo a tutte le sue strutture un obiettivo per dare maggiore spinta verso la piena utilizzazione dei fondi per gli investimenti destinati a contribuire alla crescita del Paese e del Prodotto interno lordo. L'obiettivo è declinato in cinque obiettivi operativi ed è stato già descritto al paragrafo 2.3 *Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL.*

3.5 Garantire l'efficientamento tecnologico e l'operatività del Corpo delle Capitanerie di porto per contribuire alla migliore fruibilità dei porti e del mare

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 2020 il Ministro ha conferito al Corpo delle Capitanerie di porto un obiettivo strategico articolato in due obiettivi operativi.

Il primo obiettivo, in linea sia con le aspettative dell'utenza di settore (*stakeholder*), mira ad **ottimizzare e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW**, con lo scopo specifico di sviluppare sinergie positive che favoriscano la sburocratizzazione e la velocizzazione delle incombenze amministrative, di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e dei passeggeri e promuovere l'intermodalità nel traffico merci.

Nel rispetto della Direttiva 2010/65 EU e del Reg. 2019/1239, tutte le formalità amministrative e i dati di carattere operativo che una nave deve comunicare alle Autorità in forza di norme Comunitarie, Nazionali o locali, devono confluire in un sistema informatico NMSW.

L'Italia, per le pratiche curate dalla Capitaneria di porto, ha implementato il sistema PMIS2 nei principali 38 porti italiani, lasciando tuttavia ancora scoperto un numero elevato di porti dal traffico minore.

Il nuovo sistema NMSW-PMIS mira a colmare tale lacuna con tecnologie aggiornate e performanti che semplificheranno per l'utenza le formalità nave. Verranno infatti implementate logiche di riuso del dato e “submit-once”, in linea con le previsioni europee, che oltre ad agevolare l'utenza potranno agevolare anche le operazioni di controllo da parte dell'Autorità Marittima.

Il sistema, quando funzionante in tutti i porti per cui è stato creato e se ritenuto opportuno, potrà essere valutato come nuova piattaforma nazionale, modificando lo stesso secondo parametri provenienti dalla Commissione Europea in linea con il Regolamento citato le cui previsioni diventeranno obbligatorie per l'Italia a partire da 2025.

Il sistema NMSW-PMIS si inquadra, oltre che a normative comunitarie, anche nel processo di digitalizzazione della PA secondo le previsioni del Codice dell'Amministrazione Digitale.

La reingegnerizzazione del sistema include anche la realizzazione del modulo COGESTAT, al fine di poter disporre di un sistema di Business Intelligence che, interfacciando sorgenti di dati interne al perimetro infrastrutturale di appartenenza, metta a disposizione dell'Amministrazione funzionalità di supporto alla governance e di rilevamento e presentazione per fini statistici.

L'uso del sistema PMIS, da parte del Corpo, consente lo sdoganamento delle merci in mare, attraverso il monitoraggio delle navi per le quali è stata richiesta ed attivata la procedura di Pre-Clearing.

Tutto ciò, 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, per agevolare la crescita dei traffici delle merci e dei passeggeri e per la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

L'obiettivo si è sviluppato attraverso la realizzazione di tre fasi, ma è stato realizzato parzialmente al 60% per alcune problematiche legate alle operazioni di collaudo del sistema, sospese per alcune 'non conformità' e riprese il 30 novembre 2020. Al termine delle stesse (con esito positivo), potranno seguire le ulteriori fasi contrattuali. Al riguardo, occorrerà rimodulare la baseline delle attività che, anche per l'emergenza sanitaria Covid19, hanno subito significativi ritardi. L'obiettivo attuale resta quello di completare i primi 45 porti entro Settembre 2021.

Il secondo obiettivo operativo, anche esso realizzato parzialmente, focalizza gli interventi posti in essere dai Comandi territoriali per **Rafforzare gli interventi operativi in favore della fruibilità del mare e delle spiagge**. L'obiettivo tende a rafforzare la vigilanza che il Corpo delle Capitanerie di Porto effettua lungo tutto il litorale marittimo, per prevenire fenomeni di abusivismo demaniale e reprimere quelli perpetrati, nonché per verificare la corretta osservanza delle clausole previste nelle concessioni demaniali marittime, con particolare riguardo al libero accesso da parte dell'utenza che vuole raggiungere il litorale fruibile. Il tutto, al fine di garantire i previsti usi comuni dei beni demaniali marittimi.

L'obiettivo è stato realizzato al 94,68%, a causa della riduzione dei controlli eseguiti rispetto a quelli prefissati, primariamente per le ristrettezze imposte per la pandemia covid-19

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

Obiettivi strategici correlati:

4.1 Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi.

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*”, al programma 13.9 “*Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie di acque interne*”, 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*”, 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*” 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. Alcuni comuni a tutti i centri di responsabilità hanno impegnato tutte le strutture del Ministero, in particolare:

- per l’attuazione delle iniziative previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza
- per la raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione;
- per la formazione di documenti nativamente digitali;

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 2020 è stato richiesto ai Centri di responsabilità di verificare l'efficacia delle misure di prevenzione della corruzione comunicate nel corso della rilevazione 2018, segnalando al responsabile della prevenzione della corruzione, l'opportunità di presidiare ulteriori linee di attività e le criticità emerse nella fase di monitoraggio delle misure già adottate.

Il responsabile per la prevenzione della corruzione ha fornito ai Centri di responsabilità amministrativa, il modello da adottare per preparare la relazione sulla efficacia delle misure. Infine l'obiettivo ha richiesto alle strutture di attuare altresì ogni iniziativa utile per completare, nel corso del 2020, il caricamento e la messa in linea dei dati previsti ai fini della trasparenza, e di monitorare il livello degli standard di qualità dei servizi erogati dall'amministrazione, per garantirne e migliorarne la qualità. Come è noto infatti, 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.

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 l'obiettivo operativo comune a tutti i centri di responsabilità amministrativa, 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.

Nel 2020 poi, proseguendo le attività dell'anno precedente, è stato assegnato a tutti i centri di responsabilità amministrativa del Ministero, un obiettivo specifico finalizzato a ridurre l'uso dei documenti analogici e per effettuare una transizione verso una nuova modalità di lavoro completamente digitale, ottimizzando allo stesso tempo i flussi documentali.

E' necessario effettuare una transizione che prevede l'eliminazione dei documenti cartacei, ottimizzando i flussi documentali. Ciò contribuisce ad assicurare la qualità dell'azione amministrativa e dei servizi on line, garantendo concretamente il diritto di accesso ai dati e ai documenti e abbattendo i costi amministrativi di amministrazione analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti, costosi ed infine per contribuire al "governo" del Paese attraverso dati di qualità, aggiornati, completi, accessibili, aperti.

Tutte le strutture del Ministero sono state impegnate per assicurare nel secondo semestre, il trattamento almeno del 60% dei documenti protocollati in modalità esclusivamente digitale, senza l'uso di documentazione analogica o scansionata

Si intende far sì che la transizione digitale del MIT diventi una *good practice*, orientata ai suoi stakeholder e di esempio/modello per le altre amministrazioni, in applicazione del principio di leale collaborazione.

TAVOLE



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2020

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
007 Ordine pubblico e sicurezza	007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	4 CAPITANERIE DI PORTO	0001 Spese di personale per il programma (personale militare)
			0002 Spese di personale per il programma (personale civile)
			0003 Gestione ed assistenza del personale del Corpo delle Capitanerie di porto
			0004 Trattamenti provvisori di pensione
			0005 Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse
			0006 Salvaguardia della vita umana in mare
			0007 Sicurezza e controllo della navigazione
013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	3 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	0008 Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto
			0001 Spese di personale per il programma
	002 Autotrasporto ed intermodalità*	3 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	0002 Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione
			0003 Interventi per la sicurezza stradale
	004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	3 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Sistemi e servizi di trasporto intermodale
	005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	3 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	0003 Interventi in materia di autotrasporto
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo
			0002 Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo
			0003 Interventi per la sicurezza e la vigilanza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2020

Tavola 1
pag. 2 di 4

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2020

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
013 Diritto alla mobilità ²¹ e sviluppo dei sistemi di trasporto	006 Sviluppo e sicurezza della mobilità ²¹ locale	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Concorso dello Stato al trasporto pubblico locale
	009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ²²	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	0004 Interventi a favore delle linee metropolitane
			0005 Interventi a favore di ferrovie in concessione ed in gestione governativa
			0001 Spese di personale per il programma
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	005 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	0002 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo
			0003 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto per le vie d'acqua interne
	009 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI	0004 Infrastrutture portuali
			0005 Interventi per l'industria navalmeccanica
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Interventi nel settore idrico ed elettrico
			0003 Interventi in materia di dighe
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Supporto tecnico-scientifico, amministrativo e di certificazione in materia di opere pubbliche

²¹ L'azione 013.009.0006 Ricerca applicata nel settore navale è stata soppressa

Tavola 1
pag. 3 di 4

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2020

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità ²¹	DIPARTIMENTO PER LE 2. INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Opere di preminente interesse nazionale
			0003 Interventi di edilizia pubblica sviluppo e riqualificazione del territorio
			0004 Salvaguardia di Venezia e della sua laguna
			0005 Accordi internazionali e grandi eventi
			0006 Interventi di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi
			0007 Infrastrutture carcerarie
			0008 Realizzazione del sistema MOSE
			0009 Pianificazione e valutazione delle infrastrutture, sviluppo e riqualificazione del territorio, infrastrutture per la mobilità sostenibile
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Infrastrutture stradali e autostradali in gestione ANAS e relative intermodalità
			0003 Infrastrutture autostradali in concessione
			0004 Contributi per la realizzazione di opere viarie
			0006 Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali
019 Casa e assetto urbanistico	Sistemi stradali, autostradali ed intermodali ²¹	DIPARTIMENTO PER LE 2. INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Edilizia residenziale sociale
			0003 Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo
	Politiche abitative, urbane e territoriali	DIPARTIMENTO PER LE 2. INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	

²¹ L'azione 014.011.0005 Fondo per la realizzazione di infrastrutture e per la continuità dei cantieri è stata soppressa

Tavola 1
pag. 4 di 4

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2020

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 Indirizzo politico	1 GABINETTO	0001 Ministro e Sottosegretari di Stato 0002 Indirizzo politico-amministrativo 0003 Valutazione e controllo strategico (OIV) Fondi da ripartire allmentati dal 0004 raccertamento dei residui passivi perenti
	003 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	3	0001 Spese di personale per il programma 0002 Gestione del personale 0003 Gestione comune dei beni e servizi



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

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 2020
Dirigenti 1 fascia	39	33
Dirigenti 2 fascia	195	168
Totale Dirigenti	234	201
Totale 3° area	2.634	2.284
Totale 2° area	4.619	4.049
Totale 1° area	507	373
Totale Aree	7.760	6.706
TOTALE	7.994	6.907



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2019	2020	2019	2020
Ufficiali Ammiragli	20	20	19	18
Ufficiali superiori	564	564	692	716
Totale dirigenti	584	584	711	734
Ufficiali	681	681	654	574
Sottufficiali	4.100	4.100	4.228	4.235
Graduati	3.500	3.500	3.272	3.259
Truppa	1.775	1.775	1.728	1.753
Totale personale non dirigente	10.056	10.056	9.882	9.821
TOTALE	10.640	10.640	10.593	10.555



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

Tavola 3 – Personale civile

Categorie professionali	Numero addetti										Ripartizione media (euro) (dati forniti da FP e MEF per la redazione della dotazione organica)
	Tempo indeterminato				Tempo pieno		Tempo determinato		Totale		
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	
Dirigenti	0	0	21	31	12	1	33	32			227.367
	0	0	152	132	16	19	168	151			1.10.741
TOT DIR	0	0	173	163	28	20	201	183			
F7	0	0	0	0							
F6	2	1	43	35			45	36			
F5	26	17	254	236			280	253			
F4	37	34	537	475			574	509			
F3	60	53	805	752			865	805			38.423 (39.865 ex nuovo ccnl)
F2	26	21	122	118			148	139			
F1	12	9	358	601			3	372	613		
F6	1	1	9	11	1	1	11	13			
F5	38	27	450	401			488	428			
F4	135	105	1.037	973			1.172	1.078			
F3	169	130	1.120	1.074			1.289	1.204			
F2	67	45	619	643			686	688			
F1	66	59	337	327			403	386			
F3	19	16	326	298			345	314			
F2	3	2	20	17			23	19			
F1	0	0	5	3			5	3			
TOTALE AREE	661	520	6.042	5.964	1	4	6.706	6.488			
											25.654,67 (26.622 ex nuovo ccnl)



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

Tavola 3 bis – Personale militare

Qualifiche	Personale in servizio	
	2019	2020
Ufficiali Ammiragli	19	18
Ufficiali superiori	692	716
Totale dirigenti	711	734
Ufficiali	654	574
Sottufficiali	4.228	4.235
Graduati	3.272	3.259
Truppa	1.728	1.753
Totale personale non dirigente	9.882	9.821
TOTALE	10.593	10.555



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2020 correlati alle priorità politiche

PRIORITA' POLITICA 1: SICUREZZA

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto	Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS S.p.A.	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Disponibilità della banca dati nazionale delle opere pubbliche	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Attuazione del sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità, previsto dall'articolo 14 del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Vigilanza e monitoraggio dell'esecuzione degli interventi di sicurezza sismica previsti per le autostrade A24 e A25	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Miglioramento dei livelli di sicurezza nella circolazione dei veicoli commerciali su strada	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Diffusione campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti marittimi e sugli infortuni a bordo delle navi	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Prosecuzione dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese e alle autoscuole	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con RFI SpA	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

Tavola 4
pag. 2 di 8

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>Svolgimento delle visite di vigilanza. Esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie. Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe. Vigilanza sui lavori e sull'esercizio</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche e degli interventi del Piano Nazionale per il settore idrico, di cui all'art. 1, comma 516, legge 205/2017</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione e monitoraggio delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Miglioramento della sicurezza nei cantieri di opere infrastrutturali lineari	<i>Redazione documento recante proposte normative, regolamentari o indirizzi</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Miglioramento della sicurezza nei cantieri di opere infrastrutturali puntuali	<i>Redazione documento recante proposte normative, regolamentari o indirizzi</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Miglioramento della sicurezza attraverso un piano periodico di manutenzione delle opere puntuali esistenti e di nuova costruzione	<i>Redazione di linee guida per l'elaborazione del piano di manutenzione delle opere in riferimento agli edifici scolastici</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Miglioramento della sicurezza attraverso un piano periodico di manutenzione delle opere lineari esistenti e di nuova costruzione	<i>Linee guida per il monitoraggio, la valutazione della sicurezza strutturale e la classificazione del rischio dei ponti esistenti</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici

Tavola 4
pag. 3 di 8

Garantire la salvaguardia della vita umana in mare, attraverso l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	<i>Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Continuo miglioramento delle attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) per il mantenimento di elevati standard di sicurezza nel settore marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Consolidare le azioni di controllo in mare, nei porti e sul litorale marittimo per verificare, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'U.E.</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Efficientamento del settore inerente la formazione specialistica del personale militare del Corpo e, per gli aspetti di pertinenza, la formazione professionale del personale marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4
pag. 4 di 8

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>Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A.</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Monitoraggio e finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, con le modalità e i tempi previsti dall'articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162</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>Programmi di finanziamento "Piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti" e "Cantieri in Comune"</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
	<i>Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione degli enti locali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Sblocco delle criticità gestionali del "Piano nazionale per le città", anche attraverso l'utilizzazione di procedure più stringenti, quali quelle utilizzate dal Piano di rafforzamento amministrativo (PRA) per la gestione dei fondi UE</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare, promosso dall'articolo 1, comma 437 e seguenti, della legge n. 160/2019</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

Tavola 4
pag.5 di 8

Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL.	<i>Intensificazione delle attività propedeutiche alla ripartizione dei fondi europei 2021-2027</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Predisposizione degli atti finalizzati alla ripartizione del fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, istituito dall'articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Predisposizione degli atti finalizzati a garantire la sostenibilità delle olimpiadi invernali 2026, assicurando la piena utilizzazione dei fondi di cui all'articolo 1, commi 18 e seguenti, della legge n. 160/2019</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Costante monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Intensificazione delle attività volte all'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

Tavola 4
pag.6 di 8

Priorità politica 3 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci	<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 contratto intercity</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A.</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario del programma Piano Stazioni inserito nel Contratto di programma con RFI S.p.A.</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 urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale	<i>Istruttoria per l'erogazione dei contributi concessi al trasporto pubblico locale e ai 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 ed attuazione del Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa, in attuazione del 1° e 2° avviso per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al trasporto rapido di massa ed impianti fissi</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Ripartizione, ai sensi dell'articolo 27 del decreto legge n. 50/2017 e successive modificazioni, del 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

Tavola 4
pag.7 di 8

Intensificazione della spesa per investimenti, attraverso la piena utilizzazione dei fondi europei, l'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL	<i>Intensificazione delle attività propedeutiche alla ripartizione dei fondi europei 2021 - 2027</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Predisposizione degli atti finalizzati alla ripartizione del fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, istituito dall'articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Predisposizione degli atti finalizzati a garantire la sostenibilità delle olimpiadi invernali 2026, assicurando la piena utilizzazione dei fondi di cui all'articolo 1, commi 18 e seguenti, della legge n. 160/2019</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Costante monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Intensificazione delle attività volte all'avvio a soluzione delle procedure di infrazione in corso</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Garantire l'efficientamento tecnologico e l'operatività del Corpo per contribuire alla migliore fruibilità dei porti e del mare	<i>Ottimizzare e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Rafforzare gli interventi operativi in favore della fruibilità del mare e delle spiagge</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4
pag. 8 di 8

Priorità politica 4 - IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	<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>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>Formazione dei documenti nativamente digitali</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



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2020

Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche (importi in migliaia di euro)

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti			Impegni (c)		Spese di cassa (c1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)				
			2019 (d)	2020 (d)	2021 (e)	2022 (e)	2019	2020	2019	2020	2019	2020	A	B	C	
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	814.238	861.718	802.060	806.732	807.700	824.034	857.842	11.133	10.922				X	
			814.238	861.718	802.060	806.732	807.700	824.034	857.842	11.133	10.922					
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTI DEL MINISTERO	318.992	294.776	251.437	249.659	279.185	278.639	271.588	2.680	3.018				X	
			337.812	548.414	300.565	281.577	334.699	543.922	404.476	88	76					
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	SICUREZZA	83.994	220.417	83.953	80.952	83.641	185.069	90.981	52	47				X	
			437.931	1.213.600	418.623	292.055	171.402	1.183.836	571.807	1.006.138	59	54				
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	6.318.980	7.115.311	6.168.459	6.372.449	6.316.938	7.113.556	6.041.525	68	65				X	
			752.329	685.990	493.953	509.992	749.709	675.165	491.210	415.262	134	126				
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	8.250.038	10.078.508	7.716.990	7.786.684	7.935.574	9.980.187	8.229.970	3.081	3.386					
			8.250.038	10.078.508	7.716.990	7.786.684	7.935.574	9.980.187	8.229.970	3.386	3.386					
Totale			8.250.038	10.078.508	7.716.990	7.786.684	7.935.574	9.980.187	8.229.970	3.081	3.386					

Tavola 5
pag. 2 di 3

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti					Impegni (a)		Spese di cassa (a.1)		R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)		
			2019 (d)	2020 (d)	2021 (e)	2022 (e)	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	A	B	C
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	175.718	193.513	180.942	197.155	117.248	115.796	128.690	69.768	122	115			X		
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	8.125	7.500	6.456	6.453	5.884	6.529	5.490	5.315	62	64			X		
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	1.917.815	1.874.746	1.310.171	1.044.360	1.843.971	1.837.719	1.231.813	1.276.948	1.785	1.599			X		
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	1.262.977	4.733.210	1.679.734	2.120.003	1.214.047	4.708.246	1.159.478	1.970.082	260	281			X		
Totale			3.364.635	6.810.969	3.177.303	3.367.971	3.181.150	6.668.290	2.525.471	3.322.113	2.229	2.059					
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	252.825	385.957	163.619	209.590	238.489	382.641	177.331	450.767	60	58			X		
	Totale		252.825	385.957	163.619	209.590	238.489	382.641	177.331	450.767	60	58			X		
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	IMPEGNI RIFORMATORI E	15.147	19.420	71.293	120.715	13.245	16.099	12.307	14.898	157	171			X		
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENT O DEL MINISTERO	61.471	61.833	59.044	59.034	56.746	61.530	56.631	68.541	468	412			X		
Totale			76.618	81.253	130.337	179.749	69.991	77.629	68.938	83.439	625	583					
TOTALE			12.758.354	18.218.405	11.990.309	12.350.726	12.232.904	17.936.541	10.766.192	12.944.131	17.128	17.008					

148

Tavola 5
pag. 3 di 3

NOTE

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto aggiornato a luglio 2020. 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 2019, n.160, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30 dicembre 2019 (Suppl. Ordinario n.45). "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020 – 2022"

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 2020

Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2020 (decreto ministeriale n. 342 del 1 agosto 2019)

Rapporto sull'attività di analisi e di revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, ai sensi dell'articolo 9, commi 1-ter e 1-quater del decreto-legge n. 185 del 2008. Situazione debitoria cumulativa anni 2019-2021.

Premessa

In via preliminare si rappresenta che le misure di contenimento e di razionalizzazione della spesa pubblica inserite nelle leggi finanziarie 2007 e 2008, tra le quali quelle relative alle attività di analisi e revisione dei programmi di spesa, c.d. “spending review”, nonché le successive manovre di finanza pubblica che hanno richiesto il raggiungimento di obiettivi di risparmio di spesa (da ultimo con la legge di bilancio per l'anno 2020), hanno inciso negativamente nel tempo sulla programmazione della spesa di funzionamento dell'Amministrazione, 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 che periferiche, di questa Amministrazione.

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti maturati fino alla data del 31 dicembre 2021 e la medesima situazione debitoria è stata inviata nel mese di marzo 2022 alla Corte dei conti che annualmente richiede al Ministero i relativi elementi in sede di predisposizione della relazione al Parlamento sul Rendiconto Generale dello Stato.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

a. Quadro di riferimento

Come emerge chiaramente dall'esame dei dati contenuti nelle tabelle allegate, la situazione debitoria del Ministero è riconducibile prevalentemente alle spese di funzionamento degli Uffici periferici del Ministero, in particolare alle Direzioni Generali Territoriali (Uffici Motorizzazione Civile) e ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, Strutture che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati sul territorio nazionale.

Tali Uffici si trovano ormai da diversi anni in una situazione di criticità finanziaria e la riprogrammazione della spesa finalizzata a un piano di rientro può essere attuata solo in modo graduale al fine di non incidere negativamente sul servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata. La contrazione delle risorse a essi 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.

I capitoli di spesa destinati agli Uffici periferici del Ministero, sui quali risultano gravare dei debiti pregressi, sono il 1208 “*Spese per acquisto di beni e servizi relativi agli organi decentrati*”, 1209 “*Spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati*”, 1185 “*Spese per accertamenti sanitari*”, 1303 “*Spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati*”, 1232 “*Spese per acquisto di beni e servizi*”, 7227 “*Spese per acquisto di beni mobili*” e 7331 “*Spese per acquisto di attrezzature e apparecchiature non informatiche, di mobilio e di dotazioni librerie*”, 7341 “*Spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione e completamento di edifici pubblici statali, per altri immobili demaniali, per edifici privati destinati a sede di uffici pubblici statali nonché di altri immobili di proprietà dello stato e di altri enti pubblici*”, 1641 “*Misure compensative per assicurare la continuità dei sopralluoghi nei cantieri da parte del personale dei PP II OO PP - al fine di contenere la diffusione del contagio da covid/19 - per la salvaguardia e la salute dei dipendenti attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi*”, 1783 “*Manutenzione degli edifici pubblici statali e degli edifici privati destinati a sedi di uffici pubblici statali, nonché degli immobili in uso alle università ed a tutti gli altri istituti culturali e scientifici*”, 1233 “*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*”, 1235 “*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*”, 1294 “*Spese per il funzionamento del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, nonché per la tenuta e pubblicazione dell'albo medesimo e per interventi a sostegno dell'autotrasporto*”, 1278 “*Spese per l'istituzione e l'esercizio meccanizzato degli schedari inerenti ai servizi della motorizzazione civile*” e 1640 “*Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori. rimborso delle spese di patrocinio legale*”. Tali capitoli di spesa vengono movimentati mediante le assegnazioni di spesa effettuate, ai sensi dell'art. 34-*quater* della legge n. 196 del 2009, dall'Amministrazione centrale alle diverse ragionerie corrispondenti agli Uffici periferici.

Il procedimento di riparto e assegnazione tra i diversi Uffici periferici, avviato all'inizio dell'anno, viene solitamente completato dopo il primo semestre in quanto la valutazione del riparto non è di rapida definizione in conseguenza delle richieste di risorse molto elevate da parte degli Uffici rispetto allo stanziamento effettivamente disponibile sui predetti capitoli di spesa.

Sui citati capitoli di spesa sono stati emessi negli anni recenti anche numerosi speciali ordini di pagamento in conto sospeso, ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, che riguardano altresì capitoli di spesa in conto capitale con riferimento soprattutto all'attività di stazione appaltante di

lavori pubblici svolta dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche che affrontano un numero considerevole di contenziosi.

b. Meccanismi di formazione dei debiti

Le motivazioni di formazione dei debiti sono da ravvisarsi nella insufficienza delle risorse allocate sui capitoli di spesa rispetto alle richieste che vengono avanzate annualmente dai medesimi Uffici, che superano costantemente le risorse annuali a disposizione. Inoltre, tale rilevante differenza rallenta ulteriormente la procedura di trasferimento delle risorse in quanto richiede una valutazione e definizione della riduzione degli importi da assegnare, riguardando anche spese incompressibili come quelle destinate alla sicurezza sui luoghi di lavoro, previste dal D.lgs. n. 81 del 2008, per la cui attuazione sarebbero necessarie maggiori risorse finanziarie rispetto a quelle correntemente iscritte sui pertinenti capitoli di spesa.

Il Ministero, nel triennio di riferimento del presente rapporto, ha assunto una serie di misure al fine di soddisfare le esigenze delle Strutture periferiche per le spese di parte corrente attraverso l'assegnazione ai pertinenti capitoli di spesa di risorse ulteriori rispetto agli stanziamenti già a disposizione. Nello specifico, è stata utilizzata quota parte delle risorse stanziata sui capitoli di spesa 1450 *“Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi”* e 1414 *“Fondo di parte corrente alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti”*.

Inoltre, il Ministero ha avviato l'anticipazione della programmazione finanziaria da parte degli Uffici periferici e, a partire dall'anno corrente già dal mese di novembre verrà effettuata la ricognizione dei fabbisogni in modo da predisporre le assegnazioni delle risorse a legislazione vigente già all'inizio dell'anno 2023.

Accanto al miglioramento della programmazione finanziaria il Ministero prevede di utilizzare in modo più efficace gli strumenti di flessibilità di bilancio previsti ai sensi dell'art. 33 della legge n. 196 del 2009.

2. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

Nella Tavola 1 è riportata la consistenza dei debiti pregressi, esclusi quelli derivanti dall'emissione degli speciali ordini di pagamento.

Di seguito si indicano, a titolo esemplificativo, alcune delle partite debitorie.

Missione “Ordine pubblico e sicurezza” - Programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”.

La Missione è di pertinenza del Centro di Responsabilità 4 “*Capitanerie di porto*” che presenta posizioni debitorie esclusivamente per l'emissione di speciali ordini di pagamento in conto sospeso (SOP). Si tratta del SOP emesso per il pagamento delle spese legali nei confronti di Banca Sistema S.P.A., per un importo complessivo pari a euro 15.335,34 (Tribunale ordinario di Roma - Banca Sistema/Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sentenza 7181/2021 (R.G. 51842/2018) e per il pagamento delle spese legali di cui alla Sentenza n.5931 del 14 novembre 2017(R.G. 5178/2015) del Tribunale di Palermo (III sez. Civile) per euro 632.422,96.

Con riferimento alle spese legali si fa presente che i relativi capitoli di spesa dell'intera Amministrazione - denominati “Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti, accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale” - sono istituiti nello stato di previsione MIMS “per memoria”, con assenza di stanziamento, oppure con stanziamento insufficiente e, al fine di procedere rapidamente alla corresponsione delle somme relative alle spese legali, si ricorre dapprima all'emissione del SOP e, di seguito, all'istanza di prelevamento al Fondo di riserva per le spese obbligatorie di cui all'art. 26 della legge n. 196 del 2009.

Missione “Infrastrutture pubbliche e logistica” - Programma “Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità”.

Sono sussistenti debiti verso la Tesoreria a seguito di provvedimenti giudiziari di condanna del Tribunale dell'Aquila derivanti dal crollo di immobili a seguito del sisma del 6 aprile 2009 nei quali è stata invocata la responsabilità del Genio Civile all'epoca della costruzione dello stabile. In particolare, si tratta di SOP emanati nel 2018 a seguito della sentenza del Tribunale dell'Aquila n. 792 del 12 settembre 2018, pubblicata il 28 settembre 2018, notificata presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato dell'Aquila il 2 ottobre 2018, con la quale questo Ministero e il Ministero dell'interno sono stati condannati in solido.

Nell'ambito della Missione *Infrastrutture pubbliche e logistica* – Programma “Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” sono collocati anche i capitoli per le spese di funzionamento dei Provveditorati per le opere pubbliche. I debiti pregressi cumulati dai Provveditorati - inerenti spese varie, come pulizie, canoni di acqua, tassa smaltimento rifiuti, acquisti di arredi e forniture effettuati per conto del Dipartimento Amministrazione Penitenziaria - sono stati

determinati da vari fattori tra cui, principalmente, la carenza di cassa, l'impossibilità di procedere al pagamento per il Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) negativo o la presenza di una interdittiva antimafia.

Dai dati contenuti nelle tabelle allegate emerge una rilevante esposizione dell'Amministrazione nei confronti delle Tesorerie dello Stato per l'emissione dei pagamenti in conto sospeso, utilizzati ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, per i pagamenti di spese obbligatorie derivanti da atti giudiziari che hanno visto soccombere l'Amministrazione delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e a seguito dei quali la stessa è stata condannata al pagamento di somme a titolo di sorte capitale, spese legali e compensi per consulenze tecniche di parte (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 per far fronte tempestivamente ai pagamenti in questione risulta essere lo speciale ordine di pagamento in conto sospeso.

Per quanto concerne i successivi ripianamenti alle Tesorerie competenti, trattandosi di spese di natura obbligatoria, nell'impossibilità di reperire nell'ambito dello stato di previsione della spesa del Ministero risorse disponibili per provvedere al ripianamento dei debiti in questione in conseguenza dei sopradetti interventi di contenimento della spesa pubblica, vengono avanzate al Ministero dell'economia e della finanze numerose richieste di prelevamento delle risorse dal "Fondo di Riserva per le Spese Obbligatorie" di cui all'art. 26 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, come prevede il citato art. 14 del D.L. n. 669 del 1996.

Con nota n. 38905 del 5 ottobre 2020, che si allega, questo Ministero ha trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze un riepilogo delle istanze di accesso al Fondo di riserva per le spese obbligatorie già avanzate nei precedenti esercizi finanziari, al fine di ripianare la situazione debitoria nei confronti delle Tesorerie dello Stato.

Tavola 1 Riepilogo della situazione debitoria vs. terzi (valori in migliaia)		
Categoria economica	Situazione debitoria al 31 dicembre 2021	Smaltimento debiti
II	7.896,37	2.376,67
XXI	6.499,38	155,33
Totale	14.395,75	2.532,00

CAT. DI SPESA	CAPITOLO DI SPESA	Debiti fuori bilancio rimasti da smaltire al 31/12/2020	Nuovi debiti accertati nel 2021	Debiti smaltiti nel 2021					Debiti fuori bilancio rimasti da smaltire al 31/12/2021	
				PAGAMENTI	PAGAMENTI IN CONTO SOSPESO	di cui Speciali Ordini di Pagamento (SOP) (*)	Accordi transattivi	Totale		
				(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		
II	1208	1.665,385		7,879	0,000			7,879	1.657,506	Provv. Campania - NA
II	1209	0,000	87,550	87,550				87,550	0,000	Provv. Campania - NA
II	1641	0,000	4,000	4,000				4,000	0,000	Provv. Campania - NA
II	1208-1209	1.124,734	531,831	820,948		12,049		820,948	841,594	Provv. Toscana
II	1208	126,797	43,932	8,371				8,371	162,357	Provv. Lazio - CA
II	1209	0,060							0,060	Provv. Lazio - CA
II	1185		2,925						2,925	Provv. Lazio - CA
II	1208	42,177	74,118	42,177				42,177	74,118	Provv. Lazio - AQ
II	1208	1.990,780	387,260		132,940	132,940		132,940	2.245,100	Provv. Lazio - sede Roma
II	1208-1209	107,720	85,360	21,570				21,570	171,510	Provv. Lombardia
II	1208-1209	102,700	174,060	173,100				173,100	103,660	Provv. Lombardia
II	1208	144,970	86,290	27,160				27,160	204,100	Provv. Lombardia
II	1208	69,230	22,620	2,240				2,240	89,610	Provv. Lombardia
II	1208-1209	74,230	17,720	13,130				13,130	78,820	Provv. Lombardia
II	1208	17,270	7,760	0,000				0,000	25,030	Provv. Lombardia
II	1208	16,880	119,810	109,330				109,330	27,360	Provv. Lombardia
II	1783	83,650	70,940	23,440				23,440	131,150	Provv. Lombardia
II	1233	3,170	2,960	2,170				2,170	3,960	Provv. Lombardia
XXI	7341	1.959,360	532,960	0,000				0,000	2.492,320	Provv. Lombardia
II	1185	1,000		1,000				1,000	0,000	DGT
II	1232/7	3,000	4,000	3,000				3,000	4,000	DGT
II	1232/17	71,000		71,000				71,000	0,000	DGT
II	1232/18	18,000	5,000	18,000				18,000	5,000	DGT
II	1232/26	19,000	3,000	19,000				19,000	3,000	DGT
II	1232/40	43,000		43,000				43,000	0,000	DGT
II	1233	3,000	9,000	3,000				3,000	9,000	DGT
II	1235/3	10,000	5,000	10,000				10,000	5,000	DGT
XXI	7331	7,000		7,000				7,000	0,000	DGT
II	1278	2,000		2,000				2,000	0,000	DGT
II	1294	1,000		1,000				1,000	0,000	DGT
II	1232/16		2,000					0,000	2,000	DGT
II	1232/19		1,000					0,000	1,000	DGT
II	1232/2		2,000					0,000	2,000	DGT
II	1232/40		71,000					0,000	71,000	DGT
II	1232/18	3,480	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	3,480	DGT
II	1232/26	10,040	4,390	0,000	0,000	0,000		0,000	14,430	DGT
II	1235	0,400	3,990	0,000	0,000	0,000		0,000	4,390	DGT
II	1232/17	0,000	152,148	152,148	0,000	0,000		152,148	0,000	DGT
II	1640	0,000	7,000	0,000	7,000	7,000		0,000	0,000	Provv. Piemonte
XXI	7341	0,000	6,000	0,000	6,000	6,000		0,000	0,000	Provv. Piemonte
II	1208/1209	309,000	166,000	72,000	0,000	0,000		72,000	403,000	Provv. Piemonte
II	1208	1.601,750	305,160	466,070				466,070	1.440,840	Provv. Sicilia
II	1209	79,889	68,930	39,450				39,450	109,369	Provv. Sicilia
XXI	7227	2.534,500						0,000	2.534,500	Provv. Sicilia
XXI	7471	1.472,560	148,33		148,33	148,33		148,33	1.472,560	Provv. Sicilia
TOTALE									14.395.750	

C.d.R. 1 - Gabinetto				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1058	40	-	-	40
1080	-	42	-	42
TOTALE	40	42	-	82
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				
C.d.R. 2 - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1185	29	-	-	29
1208	7.143	198	12	7.329
1210	1	-	-	1
1211	4	-	-	4
1238	85	-	-	85
1263	1.007	1.081	-	2.088
1290	1	-	-	1
1480	12	3.076	-	3.088
1601	36	-	-	36
1629	115	20	-	135
1640	18.526	597	-	19.123
1701	-	-	-	-
1783	90	-	-	90
7174	2.237	-	-	2.237
7187	-	1.779	1.779	-
7197	69	-	-	69
7219	9	9	-	18
7227	1	-	-	1
7340	244	86	-	330
7341	13.492	2.622	469	15.645
7343	61	-	-	61
7344	13	12	-	25
7346	2.885	140	-	3.025
7354	450	1.240	35	1.655
7371	50	-	-	50
7394	58	-	-	58
7395	200	144	-	344
7471	30.132	378	149	30.361
7472	4.659	-	-	4.659
7473	5.569	90	58	5.601
7475	-	-	-	-
7527	848	-	-	848
7544	32.574	97	38	32.633
7554	-	206	-	206
7658	21	-	-	21
7886	3.409	-	-	3.409
TOTALE	124.030	11.775	2.540	133.265
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				

C.d.R. 6 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1222	-	2	-	2
1244	9	-	-	9
1619	71	382	-	453
7488	3	-	-	3
TOTALE	83	384	-	467
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				
C.d.R. 3 - Dipartimento per la mobilità sostenibile				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1158	1.326	116	-	1.442
1228	630	3.507	-	4.137
1228	-	38	-	38
1231	97	19	-	116
1232	-	1.141	-	1.141
1233	17	-	-	17
1380	-	156	-	156
1623	20.459	4.095	-	24.554
1657	1.638	193	-	1.831
1658	247	14	-	261
1659	25	-	-	25
7261 (***)	1.887	2.592	-	4.479
7263	22	-	-	22
7425/4	3.512	-	-	3.512
TOTALE	29.860	11.871	-	41.731
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				
(***) SOP emessi dai Provveditorati interregionali				
C.d.R. 4 - Capitanerie di Porto				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
2132	632	15	-	647
TOTALE	632	15	-	647
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				