

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. CLXIV  
n. 14

## RELAZIONE

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

(Anno 2022)

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

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

**(SALVINI)**

---

**Trasmessa alla Presidenza il 5 ottobre 2023**

---

PAGINA BIANCA

**M INF.UFFGAB.REG DECRETI.R.0000253.15-06-2021**

## *Al. Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

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

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

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

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

VISTA la legge 6 novembre 2012, n. 190, e successive modificazioni, concernente le “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella pubblica amministrazione”;

VISTA la risoluzione A/70 adottata dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015 “*Trasformare il nostro mondo: l’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*” e i suoi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS);

VISTO l’Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015, ratificato con legge 4 novembre 2016, n. 204;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 650 del 17 dicembre 2019 “*Strategia annuale di crescita sostenibile*” con cui viene riorientato il ciclo del semestre europeo al conseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) per sostenere “*direttamente l’Unione europea e i suoi Stati membri nel perseguimento degli OSS in tutte le politiche economiche e occupazionali, contribuendo a un’economia al servizio di tutti e garantendo la sostenibilità della crescita*”, prevedendo il monitoraggio periodico dei risultati nell’ambito dello stesso ciclo in base agli indicatori messi a punto da Eurostat;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 575 del 17 settembre 2020 “*Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021*”;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640 - Un Green Deal europeo, programma “*per una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l’UE in una società giusta e prospera, dotata di un’economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall’uso delle risorse*” in cui è definita una tabella di marcia delle politiche e misure principali necessarie per realizzare il Green Deal europeo, quale dichiaratamente parte integrante della strategia della Commissione per attuare l’Agenda ONU 2030;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 299 dell’8 luglio 2020 “*Energia*



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile*

*per un'economia climaticamente neutra: strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico*";

VISTA la raccomandazione del Consiglio del 20 luglio 2020 sul programma nazionale di riforma 2020 dell'Italia e che formula un parere del Consiglio sul programma di stabilità 2020 dell'Italia, nell'ambito del semestre europeo 2020;

VISTE le conclusioni del 17-21 luglio 2020 con cui il Consiglio europeo ha adottato la sua posizione in merito al Quadro Finanziario Pluriennale e al fondo per la ripresa dalla crisi del COVID-19 Next Generation EU, prevedendo che un obiettivo climatico generale del 30% si applicherà all'importo totale della spesa a titolo del QFP e di Next Generation EU e si tradurrà in obiettivi adeguati nella legislazione settoriale e definendo che tutte le spese dell'UE dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi e con il principio del "non nuocere" del Green Deal europeo;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 563 del 17 settembre 2020 "*Proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima)*" con cui è confermato l'obiettivo della neutralità climatica al 2050 e fissato l'obiettivo intermedio al 2030 della riduzione delle emissioni al minimo -55% rispetto al 1990;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 789 del 9 dicembre 2020 "*Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*";

VISTO il regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio del 17 dicembre 2020 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027;

VISTO il regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza determinando la destinazione della quota minima del 37% alla *transizione verde, compresa la biodiversità, o alle sfide che ne derivano*, e almeno il 20% per la *spesa digitale*, garantendo che le misure incluse nei loro piani per la ripresa e la resilienza sono conformi al principio "non arrecare un danno significativo", e richiamando il quadro di riferimento del semestre europeo, gli OSS e gli obiettivi dell'Accordo di Parigi;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2021) 118 del 9 marzo 2021 che approva la Strategia europea per il decennio del digitale al 2030, contenente obiettivi specifici riguardanti anche il settore delle infrastrutture;

VISTA la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile approvata con delibera CIPE 108 del 22 dicembre 2017;

VISTA la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 marzo 2018 "*Indirizzi per l'attuazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile*";



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

VISTO il Documento di economia e finanza 2020;

VISTO il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da Covid-19”, di seguito *Decreto Rilancio*;

VISTA la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023”;

VISTO il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) pubblicato il 21 gennaio 2021, con cui vengono stabiliti gli obiettivi nazionali al 2030 sull’efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell’energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento;

VISTO il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) trasmesso alla Commissione europea il 30 aprile 2021 e il Fondo complementare (FC) di cui al decreto legge 6 maggio 2021, n. 59;

CONSIDERATO che le attività di competenza di questo Ministero sono trasversali a diversi degli OSS dell’Agenda 2030, specificamente per gli obiettivi del Goal 9, Goal 3, del Goal 6, del Goal 7, del Goal 11, del Goal 12, con riflessi diretti e indiretti nel perseguimento dei Goal 8, 10, 13, 14 e 15 e su tutti gli altri Goal anche in considerazione del principio d’integrità e indivisibilità dell’Agenda 2030;

CONSIDERATO che gli stessi OSS integrano la definizione degli obiettivi, le raccomandazioni e il monitoraggio nel quadro del semestre europeo, anche delle misure incluse nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato con la disciplina del Regolamento (UE) 2021/241;

RITENUTO che occorre procedere all’avvio della pianificazione strategica per l’anno 2022, individuando le priorità politiche e gli obiettivi che si intendono porre in essere attraverso l’azione pubblica, in stretto raccordo con l’allocazione delle risorse finanziarie necessarie a garantire la loro realizzazione;

VISTO l’Atto di indirizzo 11 giugno 2020, n. 243;

VISTI i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, recanti, rispettivamente, il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello degli uffici di diretta collaborazione del Ministro;

VISTO l’articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assunto la denominazione di “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”;

SENTITI i titolari dei Centri di responsabilità amministrativa;

EMANA IL SEGUENTE



## *Al. Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

### ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA' POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2022

#### 1. COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO GENERALE E DEL GOVERNO

L'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 sta incidendo in modo determinante sul nostro modo di vivere, di lavorare, di interagire, causando una crisi economica e sociale senza precedenti nella storia dell'Italia repubblicana. La contrazione del PIL nel 2020 è stata pari all'8,9%, con una perdita media annua in termini di occupazione pari a 456 mila occupati (-2%) e con rilevanti impatti negativi specialmente sulle donne e sui giovani. La pandemia ha messo anche in luce i limiti dell'attuale modello di sviluppo, la cui insostenibilità dal punto di vista economico, sociale e ambientale, risultava chiara già prima della diffusione del Covid-19.

Occorre, dunque, operare scelte in grado di contemperare le esigenze di tutela della salute con quelle di sostegno al lavoro e ai settori economici e produttivi, ma anche cogliere l'occasione per realizzare trasformazioni radicali del modello economico e sociale nel rispetto dei limiti planetari. Va adottata una visione innovativa di sviluppo, che guardi al futuro che vogliamo costruire, in linea con ciò che la Commissione europea ha definito "resilienza trasformativa" del sistema socioeconomico, un approccio che ha influito sul nome del PNRR-Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dal *Next generation EU*.

Si tratta di un mutamento di visione coerente col cambio di paradigma proposto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, sottoscritta anche dall'Italia nel 2015. La consapevolezza della necessità di una svolta nella direzione di uno sviluppo sostenibile è certamente rafforzata dal nuovo corso delle politiche dell'Unione europea e dagli indirizzi della Commissione guidata da Ursula von der Leyen nel creare "un'Europa resiliente, sostenibile e giusta". Di conseguenza, gli interventi che saranno finanziati con il PNRR e con il Fondo Complementare dovranno essere finalizzati a: contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dello sviluppo; perseguire con successo la transizione digitale; favorire e sostenere i processi di innovazione e aumentare la competitività, riducendo le disuguaglianze.

La prospettiva strategica entro cui si intende esercitare il mandato governativo attribuito – anche sulla base delle dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio Mario Draghi – è pienamente coerente con i principi dell'Agenda 2030 e con le strategie dell'Unione europea. In questo senso, il cambio del nome del "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" in "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" è coerente con una visione di sviluppo orientato verso la sostenibilità economica, sociale e ambientale. Non a caso, oltre 40 dei 169 target dell'Agenda 2030 riguardano, direttamente o indirettamente, questo Ministero.

La ripresa e la resilienza del nostro Paese dipendono in modo decisivo dalla dotazione infrastrutturale di cui esso dispone e dall'efficienza dei sistemi a rete che sostengono le attività



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

economiche e sociali. Per questo, un investimento rapido e consistente in questo campo deve non solo esercitare un rilevante effetto positivo di tipo occupazionale, ma contribuire a determinare un miglioramento della competitività della nostra economia e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui sono inserite. Trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti, infatti, non solo è benefico per il sistema economico attuale e futuro, ma è indispensabile anche per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 previsti dall'Unione europea e per realizzare la decarbonizzazione entro il 2050: da soli, il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono infatti per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e della biodiversità è evidente.

Le infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle persone e delle imprese e, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali esistenti, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud, centri e periferie, città e aree interne e rurali. D'altra parte, l'innovazione tecnologica e dei materiali può consentire un salto di qualità nella costruzione e nella gestione delle reti infrastrutturali e dei sistemi a rete, anche per accompagnare la trasformazione in atto dell'industria dell'*automotive* e dei trasporti in generale. La crisi indotta dalla pandemia ha infatti comportato e comporterà cambiamenti profondi nel funzionamento delle città e nei comportamenti di imprese e persone, da accompagnare e orientare con un ripensamento del sistema del trasporto locale. Parimenti, i traffici internazionali subiranno cambiamenti significativi a seguito dello sviluppo delle diverse aree geopolitiche e dei cambiamenti climatici.

Per affrontare queste sfide si opererà simultaneamente su due direttrici. La prima, orientata alle necessità immediate, è volta a:

- migliorare l'efficienza dei sistemi attuali di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria, nonché per cogliere le opportunità derivanti dalla forte ripresa economica attesa nel prossimo biennio;
- stimolare la ripresa economica e occupazionale, superando ritardi nell'attuazione di opere già deliberate e finanziate;
- aumentare l'efficienza energetica e la qualità del patrimonio residenziale pubblico;
- assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi legati all'obsolescenza di talune infrastrutture anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- completare l'iter di provvedimenti legislativi di grande rilievo e accelerare l'emanazione di decreti attuativi di norme primarie;
- realizzare gli interventi previsti nel PNRR e nel FC;
- aumentare l'efficienza e l'efficacia dell'attività del Ministero, attraverso miglioramenti delle procedure amministrative, dell'organizzazione del lavoro, della gestione delle risorse umane e strumentali.

La seconda è volta a orientare le scelte future verso la realizzazione di infrastrutture e sistemi di mobilità più sostenibili e resilienti (in primo luogo ai rischi sismici e ai cambiamenti climatici), in



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile*

grado di ridurre le disuguaglianze esistenti, migliorare la competitività del sistema economico e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, riducendo l'impatto ambientale delle loro attività, attraverso:

- investimenti nell'edilizia sociale agevolata e per la qualità dell'abitare, nonché nell'edilizia residenziale pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di aumento del benessere delle persone;
- lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, locale e a lunga percorrenza, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono:
  - lo sviluppo dell'alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, per favorire l'interconnessione delle aree interne e per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro;
  - il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare, nonché il miglioramento dell'efficienza energetica del trasporto aereo;
  - il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;
- il rafforzamento delle infrastrutture idriche primarie, anche per anticipare le problematiche derivanti dalla crisi climatica e per migliorare l'adattamento e la resilienza del nostro sistema socioeconomico.

Trasversali rispetto alle due linee di azione indicate saranno:

- l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative che presiedono alle fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la realizzazione delle opere, aumentando il rispetto della legalità, della concorrenza, dell'equità, della sicurezza sul lavoro e la trasparenza delle scelte;
- la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente, riguardante tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi di rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Per sostenere l'attuazione delle linee d'azione indicate, occorrerà potenziare le strutture del Ministero, introdurre sistemi di monitoraggio sulle linee di intervento, rafforzare il coinvolgimento e la partecipazione dei portatori di interessi, consolidare il sistema integrato dei controlli interni, fondato sui collegamenti tra i sistemi del bilancio non finanziario, del controllo strategico, della valutazione dei dirigenti e del personale, del controllo di gestione e della contabilità analitica per centri di costo.





## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile*

### 2. ORIENTAMENTO DELLA PROGRAMMAZIONE AL BENESSERE DELLE PERSONE E ALLA COMPETITIVITA' DEL SISTEMA ECONOMICO NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE

L'incremento del livello di benessere dei cittadini e della competitività del sistema economico, nel rispetto dell'ambiente, è il faro verso cui orientare l'attività di programmazione per il triennio 2022-2024. Per questo l'effetto atteso sui destinatari di ciascun obiettivo specifico del *Piano della performance 2022-2024* è espresso attraverso idonei indicatori di impatto economico, sociale e ambientale, in linea con l'orientamento generale delle politiche nazionali e delle politiche sovranazionali, e con gli indicatori ISTAT di Benessere Equo e Sostenibile (BES) e i Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda ONU 2030.

Accanto agli indicatori BES, già utilizzati nel Piano della Performance 2021-2023, gli SDGs rientranti, direttamente o indirettamente, nelle aree di competenza del Ministero, sono quelli relativi al Goal 9 "*Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile*", al Goal 6 "*Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico sanitarie*", al Goal 7 "*Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni*", al Goal 11 "*Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili*", al Goal 12 "*Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo*", al Goal 3 "*Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età*", con riflessi diretti e indiretti nel perseguimento del Goal 8 "*Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti*", del Goal 10 "*Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni*", del Goal 13 "*Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico*", del Goal 14 "*Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile*", del Goal 15 "*Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre*".

A ciascun indicatore d'impatto è affiancato, ove esistente, il corrispondente indicatore della programmazione europea, nonché il riferimento ai fondi nazionali ed europei disponibili per il completamento delle attività già avviate e per il tempestivo avvio delle attività previste, in particolare, dal PNRR e dal FC.

Gli obiettivi specifici sono programmati in ottica di gestione del rischio, con l'individuazione dei punti dei processi organizzativi, e dei relativi cronoprogrammi, caratterizzati da un rischio di insuccesso più elevato e con l'identificazione e la programmazione delle misure di prevenzione e di mitigazione.

Il supporto metodologico è assicurato dall'OIV-Organismo Indipendente di Valutazione del Ministero.

### 3. PRIORITA' POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro di riferimento, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei settori di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2022.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

*Priorità politica 1 – Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone*

Aree di intervento:

- **miglioramento della sicurezza stradale:** attuando la linea di intervento “Messa in sicurezza e monitoraggio di strade, viadotti e ponti” del PNRR e del FC, tenendo conto delle “Linee guida per il censimento, la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e del monitoraggio dinamico dei ponti e delle gallerie” e attuando il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti locali allo Stato; attuando il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale” per il decennio 2020-2030; adeguando il “Codice della strada” con l’obiettivo di assicurare una maggior tutela della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla sicurezza di ciclisti e pedoni, anche attraverso la razionalizzazione, la proporzionalità e l’efficacia degli istituti sanzionatori; orientando le campagne informative verso una mobilità corretta e rispettosa della legalità; promuovendo la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e degli altri dispositivi per la mobilità personale;
- **aumento della sicurezza del trasporto ferroviario,** rispondendo alle esigenze di mobilità veloce, sicura e a basso impatto ambientale, con interventi di manutenzione e con investimenti tecnologici, anche sulle tratte regionali, per aumentare la capacità della rete e la velocità commerciale e con specifici percorsi formativi del personale destinato alla circolazione ferroviaria;
- **miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe,** soprattutto nelle zone di maggiore sismicità del Paese, e delle strutture con più anni di funzionamento, con l’obiettivo di mantenere gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta;
- **efficientamento dell’organizzazione SAR** (*search and rescue*), mediante l’adeguamento della componente aereo-navale ed infrastrutturale (compresi i siti di VTS-*Vessel Traffic Service*), e **delle attività finalizzate alla sicurezza della navigazione e marittima** (*safety e security*), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio, informazione e gestione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMS (*Vessel Traffic Monitoring Information System*), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale;
- ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo nonché dei servizi resi all’utenza, per **la sicurezza della balneazione e dell’attività diportistica**, anche nei laghi ove istituiti i servizi di Guardia Costiera e per la tutela degli interessi dominicali, dell’ambiente e delle risorse marine.

*Priorità politica 2 - Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici*

Aree di intervento:

- **aggiornamento del Codice dei contratti pubblici,** allo scopo di ridurre i tempi di



## *Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile*

realizzazione delle opere, di promuovere una maggiore efficienza nelle procedure di programmazione, di affidamento, di gestione e di esecuzione degli appalti, nonché di introdurre regole semplici e chiare per rilanciare gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili, prevenendo l'insorgere di fenomeni corruttivi;

- **aggiornamento dei Contratti di programma ANAS e RFI vigenti**, per consentire l'utilizzazione delle ulteriori risorse assegnate dalle leggi di bilancio 2020 e 2021 e **attuazione dei nuovi Contratti di programma**, tenendo conto della scadenza del 2026 per le opere finanziate dal PNRR e dal FC;
- **attivazione delle procedure di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali**, allo scopo di ottenere condizioni più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti per i programmi di riqualificazione delle opere, nel quadro di piani economici e finanziari adeguati a rappresentare la redditività dei progetti e la relativa sostenibilità finanziaria;
- **attivazione dei progetti finalizzati alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture di trasporto**, per favorirne l'ammodernamento e la sostenibilità, nonché alla ricerca sulle nuove tecnologie mirate a preservare e valorizzare il capitale naturale, la biodiversità e gli ecosistemi;
- **adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica** tenendo conto dell'impatto della crisi climatica, anche attraverso l'approvazione della riforma sulla *governance* del settore dell'approvvigionamento idrico e l'attuazione di misure interne, a sostegno della suddetta riforma, mirate a nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni, a rinnovati criteri di selezione, alla predisposizione di linee guida per la valutazione degli investimenti;
- **attuazione degli interventi per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici** del PNRR e del FC e **miglioramento della qualità dell'abitare**, disegnando e attuando una politica nazionale per la rigenerazione urbana e lo sviluppo sostenibile delle città costruite in collaborazione con le Regioni e gli enti locali, in grado di integrare in una visione coerente gli interventi per le infrastrutture sociali (compresa l'edilizia residenziale pubblica e sociale), la mobilità sostenibile, il sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione, compresi quelli previsti nella linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" del PNRR e del FC;
- **attuazione della linea di intervento "Strategia nazionale per le aree interne" del PNRR e del FC**;
- **piena utilizzazione dei fondi previsti per la salvaguardia della laguna di Venezia** e per l'aggiornamento di studi, progettazioni, sperimentazioni e opere per il riequilibrio idrogeologico della laguna;
- **monitoraggio dell'utilizzo delle risorse del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per le annualità 2021-2023.**



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

### *Priorità politica 3 – Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti*

#### Aree di intervento:

- **predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, anche tenendo conto delle conseguenze sul sistema trasportistico e sul sistema economico della crisi da Covid-19, finalizzato al potenziamento della filiera logistica come sistema strategico del Paese fondato sull'intermodalità e lo sviluppo del trasporto di merci su ferro e per nave, alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;
- **miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei** attraverso: l'attuazione della linea di intervento "Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici" del PNRR e del FC; l'accompagnamento alla ripresa del sistema aeroportuale nazionale dopo la crisi da Covid-19; l'elaborazione di una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori; l'integrazione tra trasporto aereo e trasporto ferroviario, in grado di contribuire anche alla riduzione degli impatti ambientali, e la revisione del Piano nazionale degli aeroporti; la spinta al rinnovo delle flotte con l'acquisto/sostituzione di aeromobili di nuova generazione, meno inquinanti sia per emissioni nocive (CO<sub>2</sub>) sia per il rumore;
- **potenziamento del trasporto ferroviario**, anche ai fini della sostenibilità ambientale e sociale, con l'adozione di misure propulsive, quali: l'attuazione della linea di intervento "Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese", "Turismo e cultura 4.0" e "Investimenti nella filiera dell'idrogeno" del PNRR e del FC; la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale esistente; la realizzazione delle tratte ad alta velocità già programmate per completare i sistemi infrastrutturali relativi alle grandi reti di trasporto trans-europee e degli interventi necessari per colmare i principali gap infrastrutturali esistenti nelle varie aree del Paese, consentendo a ogni cittadino e alle merci un agevole accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce; la riqualificazione delle stazioni, per migliorare l'accessibilità alla rete ferroviaria;
- **potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale**, dando priorità: all'attuazione della linea di intervento "Progetto integrato porti d'Italia" del PNRR e del FC; alle connessioni di rete corta, interconnettendo le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali e completando le infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, etc.) per valorizzare anche le zone franche, le Zone economiche speciali (ZES) e le Zone logistiche semplificate (ZLS); alle connessioni di rete lunga, interconnettendo a livello funzionale e infrastrutturale i sistemi portuali nazionali con le tre grandi direttrici delle reti TEN/T, dell'area euroasiatica BRI e dell'area MED; ai nodi portuali, completando gli interventi portuali e fronte mare, attrezzando i porti per le vocazioni industriali, commerciali e turistiche di pertinenza; alla sostenibilità ambientale ed energetica dei sistemi portuali, con attenzione alla riconversione dei siti dismessi; alla smaterializzazione e digitalizzazione delle procedure logistico-portuali; all'impiego dei fondi previsti per il *trasporto marittimo* conforme alla normativa IMO e per le *infrastrutture elettriche nei porti* per ridurre l'uso di combustibili fossili delle navi; all'adozione del regolamento sulle concessioni in area portuale, alla semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica portuale, alla semplificazione delle



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile*

procedure autorizzative per l'elettificazione delle banchine (cold ironing); alla realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) per garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative e i tempi di permanenza delle merci in porto, e favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;

- **miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile** attraverso: l'attuazione delle linee di intervento "Trasporti locali sostenibili, sostegno alla filiera industriale", "Investimenti nella filiera dell'idrogeno", "Digitalizzazione della PA" del PNRR e del FC; interventi a sostegno del settore, in seguito agli eventi negativi derivanti dall'emergenza pandemica, per compensare i minori ricavi da traffico e l'erogazione di servizi aggiuntivi; il tempestivo impiego dei fondi per il *trasporto pubblico ferroviario* e per il *trasporto pubblico locale stradale e marittimo* che rispetta le soglie di emissione stabilite dalle disposizioni europee, nonché per il *rinnovo del parco del trasporto pubblico locale stradale* nel rispetto della Direttive UE; l'elaborazione dei criteri per la definizione, da parte delle Regioni, dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale previsti dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, perseguendo l'obiettivo generale di stabilire standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale; procedere alla ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale, con l'attuazione dei criteri fissati dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, sulla base dei dati economici e trasportistici trasmessi in via telematica ed in forma certificata dalle aziende di settore all'osservatorio sul TPL; il rinnovo dei mezzi navali destinati al trasporto pubblico locale, migliorando i livelli di servizio e riducendo, entro il 2024, l'età media della flotta dagli attuali 20 a 10,6 anni; l'implementazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, in linea con le Linee guida della Commissione europea; intensificazione delle misure attuative del *Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile*, per il miglioramento della qualità dell'aria, con l'introduzione di tecnologie innovative e l'attuazione degli accordi e delle disposizioni normative dell'Unione europea.

*Priorità politica 4 – Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture*

Aree di intervento:

- **valorizzazione professionale e delle competenze delle risorse umane**, attraverso la formazione continua;
- **rafforzamento dell'organizzazione** anche attraverso l'acquisizione di nuove risorse umane;
- **miglioramento del clima organizzativo e della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro** anche grazie alla stabilizzazione di forme di lavoro agile;
- **superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del Ministero**, anche alla luce delle recenti norme per le nuove assunzioni;
- **orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero;**



*Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

- **nuovo impulso allo snellimento delle procedure e crescente semplificazione amministrativa**, anche attraverso un piano di transizione al digitale, avendo come finalità, nel rispetto del Codice dell'amministrazione digitale, la riduzione degli oneri burocratici e la dematerializzazione dei servizi;
- **potenziamento del Sistema di controllo di gestione e di monitoraggio della performance**, in relazione alle necessità informative del Ministero e rafforzamento del ciclo di gestione della performance, secondo le Linee guida del Dipartimento della funzione pubblica e con il coinvolgimento dei destinatari finali dei servizi del Ministero;
- **rafforzamento della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza** attraverso l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza;

*Enrico Giovannini*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Enrico Giovannini', written in a cursive style.

A small, stylized handwritten mark or signature in the bottom left corner of the page.

**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 al 31 dicembre 2022.**

**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, 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.

Si porta ad esempio la situazione dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche: nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risultano stanziati annualmente per le spese di funzionamento dei Provveditorati euro 3.156.029 per un totale di personale in servizio presso detti Uffici pari a 1.389 unità. Da ciò consegue che per ciascuna unità di personale sono disponibili euro 2.272 per assicurare le connesse spese di funzionamento annuali.

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 decentrate, di questa Amministrazione.

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti maturati fino alla data del 31 dicembre 2022 - quantificata anche mediante una ricognizione delle fatture emesse nei confronti degli Uffici ministeriali, come richiesto dall'Ufficio centrale del bilancio presso questo Ministero - e tiene conto solo dei debiti per spese di funzionamento, escludendo le partite debitorie connesse agli appalti di lavori che rientrano nelle attribuzioni dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche che svolgono attività di stazione appaltante per la costruzione e manutenzione degli edifici pubblici (tra cui carceri, tribunali, opere pubbliche in generale).

Tale precisazione è importante in quanto sulla Piattaforma dei Crediti Commerciali, tenuta dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, sono presenti anche fatture emesse dai soggetti affidatari dei lavori e, pertanto, la situazione debitoria del Ministero riportata su detta Piattaforma risulta di importo elevato. A tal riguardo, si specifica che questo Ministero ha avviato altresì una ricognizione dei documenti contabili presenti sulla Piattaforma dei Crediti Commerciali,

posto che sono presenti fatture risalenti anche ai primi anni duemila, presumibilmente già pagate da questa Amministrazione o comunque non più esigibili.

## 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 decentrati del Ministero, in particolare dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e delle Direzioni Generali Territoriali (Uffici Motorizzazione Civile), 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. Di seguito i capitoli di spesa destinati agli Uffici periferici del Ministero, sui quali gravano in prevalenza i debiti pregressi:

- 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 e servizi”.

Si è rilevato che gli Uffici decentrati, all'esito delle procedure ricognizione, non sono sempre in grado di fornire esattamente il capitolo di spesa e/o piano gestionale sul quale far gravare la partita debitoria, sia perché in alcuni casi è a disposizione più di un capitolo di spesa per provvedere al pagamento del debito (*i Provveditorati interregionali, per il pagamento dei debiti pregressi, utilizzano il capitolo di spesa sul quale sono disponibili le necessarie risorse finanziarie, avendo a disposizione tre capitoli di spesa di funzionamento che presentano, perlopiù, piani gestionali omologhi*), sia per la possibilità di validare i mandati di pagamento sul piano gestionale destinato genericamente alle spese di funzionamento dell'Ufficio.

Sempre con riferimento agli Uffici decentrati del Ministero, le risorse sono messe a disposizione dei medesimi Uffici mediante 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 decentrati.

Il procedimento per la definizione del riparto delle risorse a legislazione vigente tra i diversi Uffici decentrati viene avviato alla fine dell'esercizio finanziario precedente - con la richiesta dei fabbisogni di spesa - e completato entro il primo trimestre dell'anno in corso, successivamente si avvia la ricognizione delle risorse nello stato di previsione della spesa del Ministero da poter destinare agli Uffici decentrati tramite operazioni di flessibilità di bilancio. La procedura di valutazione del riparto delle risorse tra i diversi Uffici decentrati non è di rapida definizione in conseguenza delle richieste molto elevate da parte degli Uffici rispetto allo stanziamento effettivamente disponibile sui pertinenti capitoli di spesa.

Inoltre, gli Uffici decentrati e anche quelli centrali provvedono a sanare i propri debiti, quando derivanti da provvedimenti giurisdizionali, anche mediante l'emissione degli speciali ordini di pagamento in conto sospeso, ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, soprattutto a valere sui capitoli di spesa in conto capitale in relazione 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 principalmente 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 incomprimibili.

Il Ministero, nell'anno 2022, ha assunto una serie di misure al fine di soddisfare le esigenze delle Strutture periferiche per le spese di parte corrente attraverso l'assegnazione di risorse ulteriori, rispetto a quelle già previste a legislazione vigente, ai pertinenti capitoli di spesa rispetto agli stanziamenti già a disposizione. Nello specifico, sono state assegnate, indistintamente per il fabbisogno corrente e per il ripianamento della situazione debitoria, quota parte delle risorse stanziata sui seguenti capitoli di spesa:

- 1450 "*Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi*": con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 24 del 2 febbraio 2022 sono stati assegnati euro 100.000 ai Provveditorati e 500.000 euro alle Motorizzazioni e con successivo decreto n. 166 del 26 maggio 2022 ulteriori 1,08 mln di euro ai Provveditorati e 1,4 mln di euro alle Motorizzazioni;

- 1414 “Fondo di parte corrente alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti”: con decreto del Ragioniere Generale dello Stato, n. 212146 del 1° ottobre 2022, sono stati assegnate risorse ai capitoli di spesa di Provveditorati interregionali e delle Motorizzazioni civili (1 mln di euro per i Provveditorati e 2,1 mln di euro per le Motorizzazioni).

Inoltre, sono state effettuate le seguenti variazioni compensative di bilancio, predisposte ai sensi dell’art. 33 della legge n. 196 del 2009 in modo da integrare i pertinenti capitoli di spesa in corso d’anno:

- decreto interdirettoriale ai sensi dell’art. 33, comma 4-ter e 4-quater per integrare le risorse a disposizione dei Provveditorati interregionali per euro 176.700,00 e quelle a disposizione delle Motorizzazioni per euro 48.200,00;

- decreto interdirettoriale ai sensi dell’art. 33, comma 4-ter e 4-quater per integrare le risorse a disposizione dei Provveditorati interregionali per euro 168.981,38 e quelle a disposizione delle Motorizzazioni per euro 534.412,62.

Da ultimo, si evidenzia che il Ministero a partire dall’esercizio finanziario 2022 ha anticipato le operazioni relative alla programmazione finanziaria da parte degli Uffici periferici e nel mese di novembre 2022 ha avviato la ricognizione dei fabbisogni per l’anno 2023. L’anticipazione della programmazione finanziaria si è resa necessaria per assicurare già nel primo trimestre dell’anno le risorse agli Uffici decentrati per la copertura delle spese di funzionamento corrente e per il ripianamento della situazione debitoria pregressa. Infatti, con riferimento all’esercizio finanziario 2023, la prima assegnazione agli Uffici decentrati, in termini di competenza e cassa, è stata effettuata nel mese di marzo utilizzando quota parte delle risorse del Fondo consumi intermedi, mentre nel mese di giugno sono state trasferite agli Uffici decentrati le risorse in termini di sola cassa per il pagamento dei residui dopo aver provveduto, mediante apposita variazione di bilancio di cassa ai sensi dell’art. 33, comma 4-quinquies, della legge n. 196 del 2009, all’integrazione dello stanziamento di cassa dei relativi capitoli di spesa. È, inoltre, in fase di predisposizione una ulteriore assegnazione di risorse agli Uffici decentrati, anche per il ripianamento della situazione debitoria, a seguito di apposita variazione di bilancio, in termini di competenza e cassa, ai sensi dell’art. 33, comma 4, della legge n. 196 del 2009 (D.M. n. 161 del 3 luglio 2023).

**2. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI**

Nella Tavola 1, di seguito riportata, è indicata la situazione debitoria complessiva del Ministero, suddivisa tra i debiti fuori bilancio verso terzi (totale A, euro 11.011.455,88) e i debiti verso la Tesoreria dello Stato a seguito dell'emissione degli speciali ordinativi di pagamento in conto sospeso (totale B, euro 192.443.002,82). Si fa presente che la situazione debitoria nei confronti della Tesoreria dello Stato è cumulativa e relativa agli speciali ordinativi di pagamento emessi a partire dall'anno 2015.

CATEGORIA ECONOMICA	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2022	SMALTIMENTO DEBITI 2022
II	8.710.982,40	3.693.293,15
XXI	2.300.473,48	5.626,28
<b>TOTALE (A)</b>	<b>11.011.455,88</b>	<b>3.693.293,15</b>
CATEGORIA ECONOMICA	SOP DA RIPIANARE AL 31 DICEMBRE 2022	SOP RIPIANATI 2022
II	11.842.049,64	35.637,92
X	-	3.087.820,79
XII	66.361.232,60	15.335,34
XXI	107.296.997,15	575.386,32
XXII	21.154,08	-
XXIII	3.513.261,81	-
XXVI	3.408.307,54	-
<b>TOTALE (B)</b>	<b>192.443.002,82</b>	<b>3.714.180,37</b>

<b>TOTALE A+B</b>	TOTALE DEBITI AL 31 DICEMBRE 2022	TOTALE DEBITI SMALTITI
	<b>203.454.458,70</b>	<b>7.407.473,52</b>

La ricognizione della situazione debitoria è stata effettuata anche sulla base dell'esame delle fatture ricevute dagli Uffici e non ancora pagate, come richiesto dall'Ufficio centrale del bilancio presso questo Ministero. Da tali documenti contabili si evince che i debiti fuori bilancio nei confronti di terzi sono prevalentemente riconducibili a canoni e utenze (forniture di energia elettrica, gas, acqua e telefonia), servizi di pulizia, noleggio automezzi, beni vari per il funzionamento degli Uffici, nonché alla tassa sui rifiuti.

Si fa presente che in alcuni casi i debiti pregressi cumulati dai Provveditorati - anche inerenti ad 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.

Mentre per quanto riguarda gli speciali ordinativi di pagamento, per i quali emerge una rilevante esposizione dell'Amministrazione nei confronti delle Tesorerie dello Stato, questi sono derivanti da atti giudiziari che hanno visto soccombere questa Amministrazione 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, l'unico modo per far fronte tempestivamente ai pagamenti in questione a tutela del pubblico Erario, risulta essere lo speciale ordine di pagamento in conto sospeso.

Con specifico riferimento alle spese legali si fa presente che i pertinenti capitoli di spesa dell'intera Amministrazione - denominati "*Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti, accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale*" - sono perlopiù istituiti nello stato di previsione MIT "per memoria" con assenza di stanziamento.

Per quanto concerne i successivi ripianamenti dei debiti verso le 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 sopraddetti 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. Tali richieste, spesso non accolte dal MEF, vengono reiterate all'inizio di ogni esercizio finanziario.



*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

*Relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia  
nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza  
dell'azione amministrativa*

*(art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244)*

*anno 2022*

*Giugno 2023*

## Sommario

<u>Premessa</u> .....	4
1. Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche e gli obiettivi strategici .....	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
<u>Priorità politica – 1 “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità' e delle persone”</u> .....	13
Obiettivi strategici correlati: .....	13
1.1 Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR .....	13
1.2 Migliorare la sicurezza stradale attraverso il Piano nazionale della sicurezza stradale e l'intensificazione dei controlli su imprese di omologazione e revisione e autoscuole” .....	33
1.3 Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta. ....	35
1.4 Armonizzazione del Testo Unico della disciplina delle costruzioni con gli aggiornamenti normativi intervenuti .....	36
1.5 Standardizzazione delle procedure per le visite ispettive relative ai Laboratori che effettuano prove e controlli sui materiali da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti .....	37
1.6 Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale.....	38
1.7 Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto .....	46
<u>Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici”</u> .....	53
Obiettivi strategici correlati: .....	53
2.1 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza .....	53
2.2 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali.....	61
2.3 Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l'approvazione della riforma della governance del settore dell'approvvigionamento idrico.....	64
2.4 Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare .....	66
2.5 Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).....	79
<u>Priorità politica 3 – “Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti”</u> .....	81

<i>Obiettivi strategici correlati:</i> .....	81
<i>3.1 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci:</i> .....	81
<i>3.2 Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile:</i> .....	100
<i>3.3 Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale:</i> .....	109
<i>3.4 Attuazione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibile:</i> .....	113
<i>3.5 Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei:</i> .....	114
<u>Priorità politica 4 – “Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture”</u> .....	<u>116</u>
<i>Obiettivi strategici correlati:</i> .....	116
<i>4.1 Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi:</i> .....	116
<i>4.2 Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero:</i> .....	119
<u>TAVOLE</u> .....	<u>123</u>
<i>Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2022</i> .....	124
<i>Tavola 2 – Personale civile</i> .....	127
<i>Tavola 2 bis – Personale militare:</i> .....	128
<i>Tavola 3 bis – Personale militare:</i> .....	130
<i>Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2022 correlati alle priorità politiche</i> .....	131
<i>Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche (importi in migliaia di euro)</i> .....	145
<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 2022</u> .....	<u>149</u>
<u>Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2022 (decreto ministeriale n. 253 del 15 giugno 2021)</u> .....	<u>150</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 della mobilità sostenibili, che, dall'entrata in vigore dell'art. 5 del decreto-legge del 11 novembre 2022, n.173, è denominato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella relazione si fa particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli ed ai risultati raggiunti nell'anno 2022.

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, le priorità politiche e gli obiettivi strategici

Con il decreto ministeriale 10 gennaio 2022, n. 3, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2022, con la quale il Ministro pro-tempore Enrico Giovannini, 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. La direttiva tiene conto delle priorità politiche e le relative aree di intervento, individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 253 del 15 giugno 2021.

Di seguito sono sinteticamente riportate le priorità politiche realizzate nel corso del 2022.

*Priorità politica 1 – “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone”*

*Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici”*

*Priorità politica 3 – “Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti”*

*Priorità politica 4 – “Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture”*

Nella tavola 4 si fornisce un quadro riepilogativo degli obiettivi strategici, correlati alle priorità politiche e dei connessi obiettivi operativi per ciascun Centro di responsabilità amministrativa coinvolto.

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

Le missioni ed i programmi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Mit, per l'anno 2022, così denominato a seguito del decreto-legge 11 novembre 2022, n.173, 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 2022*”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

L'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, così denominato a seguito del decreto - legge 11 novembre 2022, n.173, con l'insediamento del nuovo esecutivo, è definita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190, come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 115, e con decreto ministeriale 30 novembre 2021, n. 481, che disciplina le competenze delle strutture ministeriali di secondo livello.

Il Ministero è articolato in tre Dipartimenti:

- Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;

- Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali;
- Dipartimento per la mobilità sostenibile;

organizzati, a livello centrale, in quattordici direzioni generali ed, a livello periferico, in sette *provveditorati interregionali per le opere pubbliche*, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali e in quattro *direzioni generali territoriali*, dipendenti dal Dipartimento per la mobilità sostenibile, presso il quale opera, inoltre, il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercita le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del dPCM n. 190/2020;
- Il 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.

Operano, inoltre, presso il Ministero:

- la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194 e riorganizzata con decreto ministeriale 31 maggio 2019, n. 226, nell'ambito della quale 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), 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;
- l'Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi, previsto dall'articolo 15, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190;
- la Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all' *articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50*, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata;
- l'Unità di missione per il monitoraggio del PNRR in coerenza le disposizioni relative all'attuazione del Piano;
- la Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità "CISMI".

I Dipartimenti, il Comando Generale delle Capitanerie di porto, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, insieme con gli Uffici di diretta collaborazione del

Ministro, costituiscono Centri di Responsabilità del Ministero, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 79.

<i>Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione</i>	<i>CDR n. 1</i>
<i>Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</i>	<i>CDR n. 2</i>
<i>Dipartimento per la mobilità sostenibile</i>	<i>CDR n. 3</i>
<i>Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto</i>	<i>CDR n. 4</i>
<i>Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici</i>	<i>CDR n. 5</i>
<i>Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici</i>	<i>CDR n. 6</i>

La dotazione organica, di cui alla seguente tabella, è stata definita, da ultimo, con il dPCM 24 giugno 2021, n.115 e dal decreto-legge 121/2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n.156, la cui emanazione si è resa necessaria per tenere conto dell'avvenuto trasferimento dei dipendenti del personale degli USTIF alla Ansfisa (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Nella tabella di seguito si riporta l'evoluzione della dotazione organica ad esclusione del personale militare delle Capitanerie di porto.

<i>Qualifiche</i>	<i>Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivea nel MIT)</i>	<i>Dotazione organica ex dpcm190/2020</i>	<i>Dotazione organica ex dpcm115/2021</i>	<i>Dotazione organica ex DL 121/2021</i>
Dirigenti 1 fascia	39	38	38	38
Dirigenti 2 fascia	195	195	195	189
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>234</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>227</b>
Totale 3° area	2.634	2.854	3.014	2.966
Totale 2° area	4.619	4.535	4.535	4.497
Totale 1° area	507	424		211
<b>Totale Aree</b>	<b>7.760</b>	<b>7.813</b>	<b>7.766</b>	<b>7.674</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.994</b>	<b>8.046</b>	<b>7.999</b>	<b>7.901</b>

*Fonte Mit – Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile*

L'organico allegato al dPCM 190/2020 ha ridotto di una unità il numero dei dirigenti di prima fascia e, per quanto riguarda le aree, ha avuto l'obiettivo di aumentare i posti in terza area, diminuendo il numero dei posti in seconda e prima area nel rispetto del principio di invarianza della spesa complessiva. Durante i lavori di preparazione del decreto si è tenuto altresì conto della norma speciale inserita nell'art. 47 della legge 58/2019, che ha disposto un aumento dell'organico di terza area di cento unità. Il successivo dPCM 115/2021, ha voluto modificare l'organico da poco approvato, prevedendo un ulteriore aumento dei posti in terza area accompagnato da una forte diminuzione in prima area, sempre nel rispetto del principio di invarianza della spesa complessiva e tenendo conto del numero di passaggi d'area (dalla prima alla seconda e altresì dalla seconda alla terza) definiti nei fabbisogni triennali di personale.

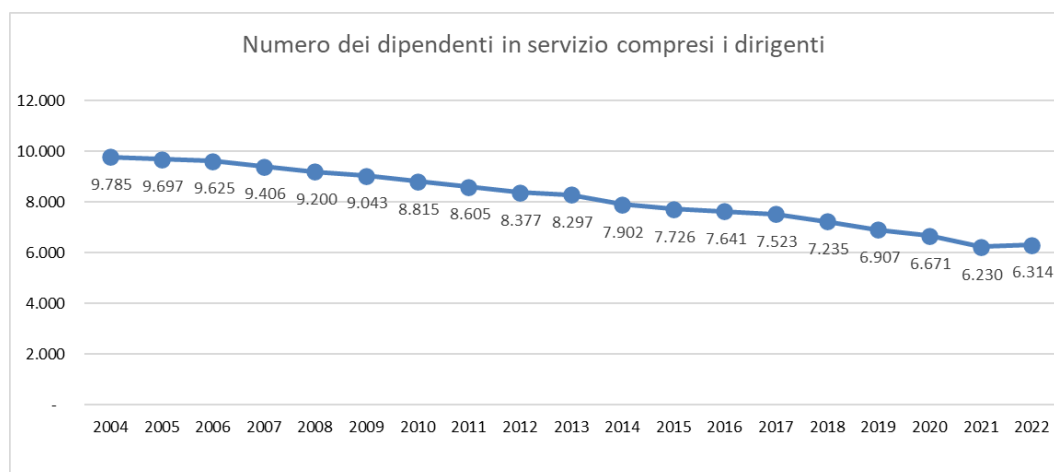
Infine, l'art. 6, comma 5, del decreto-legge 121/2021, ha operato una riduzione dell'organico, tenendo conto del passaggio ad Ansfisa di un contingente di personale ministeriale in servizio presso gli Uffici Speciali Trasporti Impianti Fissi, composto da 6 dirigenti di seconda fascia e 92 dipendenti delle aree, passaggio avente decorrenza 1° gennaio 2022.

I dati relativi all'evoluzione temporale dei presenti in servizio, di seguito illustrati sia in tabella che in grafico, mostrano per la prima volta nel periodo rappresentato, un valore dello scostamento, rispetto all'anno precedente, positivo, sia in termini assoluti che percentuali.

Il dato dei presenti inseriti nella tabella mostra la situazione di carenza di personale, rispetto alla dotazione organica, dovuta al crescere dei pensionamenti, che per via della normativa c.d. "quota 100", si sono attestati negli ultimi tre anni a una media di circa 500 unità all'anno generando una cessazione complessiva, nel triennio 2019/2021, di circa 1.500 unità. Le assunzioni che è stato possibile attuare nel triennio non sono riuscite a compensare interamente tale perdita di risorse umane e pertanto l'Amministrazione si trova a operare, rispetto alla dotazione organica prevista, con una carenza di dirigenti e di personale delle aree di circa 1.600 unità, pari al 20% circa della dotazione organica.

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.

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
2021	6.230	-441	-6,61
2022	6.314	84	1,35

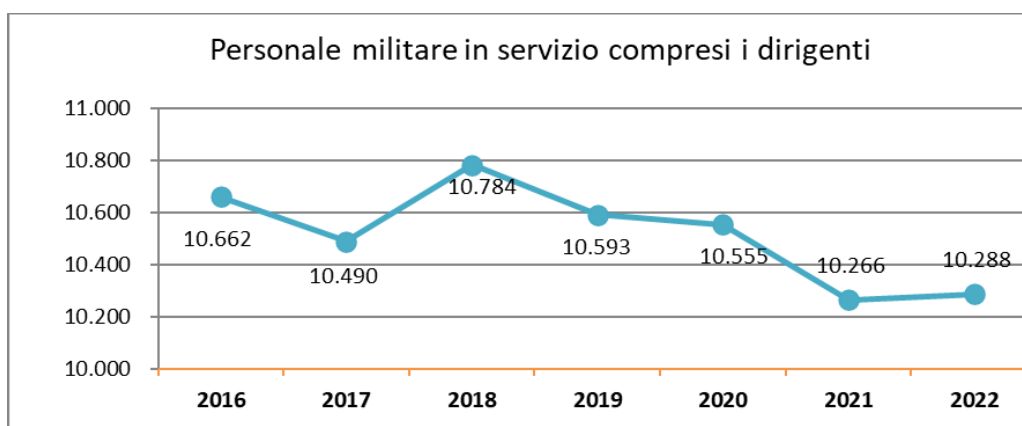


Di seguito sono indicati i dati relativi alla dotazione organica ed ai presenti in servizio per il personale militare delle Capitanerie di porto.

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2021	2022	2021	2022
Ufficiali Ammiragli	20	20	16	17
Ufficiali superiori	564	564	731	757
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>584</b>	<b>747</b>	<b>774</b>
Ufficiali	681	681	534	553
Sottufficiali	4.100	4.100	4.182	4.246
Graduati	3.600	3730	3.282	3.201
Truppa	1.775	1.775	1.521	1.514
<b>Totale non dirigenti</b>	<b>10.156</b>	<b>10.286</b>	<b>9.519</b>	<b>9.514</b>
<b>COMPLESSIVO</b>	<b>10.740</b>	<b>10.870</b>	<b>10.266</b>	<b>10.288</b>

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

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
2021	10.266	-289,00	-2,74
2022	10.288	22,00	0,21



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2022 (tavola 2, e tavola 2 bis);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo (tavola 3, e tavola 3 bis).

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

Gli obiettivi strategici ed operativi, correlati alle priorità politiche e ai Centri di responsabilità amministrativa coinvolti, sono riportati nella tavola 4.

Nella tavola 5, si fornisce un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziare, impegnate e spese nell'anno 2022, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2021 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2023 e il 2024. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2021 e il 2022, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2023 e il 2024 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2022 con quelli dell'esercizio finanziario 2021 evidenzia, a livello globale, un incremento a livello delle risorse stanziare di circa il 19%.

Le Missioni di bilancio registrano per lo più un incremento degli stanziamenti definitivi, in alcuni casi anche sostanziali, in particolare, si evidenzia che:

- nell'ambito della Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" le risorse stanziare sono circa il 66% rispetto all'anno precedente;
- la missione 19 "Casa e assetto urbanistico" registra un ulteriore incremento delle risorse stanziare nei due anni pari al 63%, a differenza degli anni precedenti;
- la missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche" registra complessivamente un incremento pari al 18% circa.

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 rimanda alla trattazione successiva delle priorità politiche.

	Stanzamenti definitivi di competenza	Stanzamenti definitivi di competenza	Variazione assoluta	Variazione percentuale
<b>Programmi</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>		
7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	919.842	978.006	58.164	6,32
	<b>919.842</b>	<b>978.006</b>	58.164	6,32
13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	332.017	396.326	64.309	19,37
13.2 Autotrasporto ed intermodalità	469.600	1.072.763	603.163	128,44
13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	1.017.994	159.501	-858.493	<b>-84,33</b>
13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	941.567	734.431	-207.136	<b>-22,00</b>
13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	8.584.841	8.635.294	50.453	0,59
13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.240.562	1.556.829	316.267	25,49
	<b>12.586.581</b>	<b>12.555.144</b>	-31.437	<b>-0,25</b>
14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	238.128	340.114	101.986	42,83
14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	8.704	12.556	3.852	44,26
14.10 Edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	1.188.813	2.901.955	1.713.142	144,11
14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	3.301.258	4.635.988	1.334.730	40,43
	<b>4.736.903</b>	<b>7.890.613</b>	3.153.710	66,58
19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	595.287	972.531	377.244	63,37
	<b>595.287</b>	<b>972.531</b>	377.244	63,37
32.2 Indirizzo politico	20.973	27.899	6.926	33,02
32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	79.634	91.229	11.595	14,56
	<b>100.607</b>	<b>119.128</b>	18.521	18,41
<b>TOTALE</b>	<b>18.939.220</b>	<b>22.515.422</b>	3.576.202	18,88

Elaborazione fonte MEF- Applicativo note integrative



## Priorità politica – 1 “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità' e delle persone”

### Obiettivi strategici correlati:

#### 1.1 Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR

Tale obiettivo è 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 e, nell'ambito della missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” al programma 14.11 “Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali”.

Il Ministero si è impegnato, nel corso del 2022 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 2022, sono state effettuate 124 visite, che rappresentano circa il 68% delle visite programmate e non raggiunge la percentuale dell'obiettivo

proposto. Le cause dello scostamento sono da attribuire al persistere di impedimenti di natura amministrativa e gestionale, essenzialmente riferibili a carenza di personale.

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 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.

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 – 2020 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 e della documentazione successivamente prodotta e trasmessa ad integrazione si riportano di seguito gli esiti delle verifiche condotte per l'anno 2021, nonché alcune osservazioni/prescrizioni sul preconsuntivo dei servizi per l'anno 2022 di cui Anas dovrà tenere conto.

La prestazione di Anas, come previsto nel Contratto di Programma Anas-Mit, 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.

Per ogni categoria va quindi determinato l'indicatore della prestazione calcolato come media ponderata delle tipologie.

#### *PRIMA MACRO-CATEGORIA (Servizi 1-8)*

Mantenimento ed aggiornamento del catasto strade segnaletica orizzontale

Prima macro - categoria: riguarda tutte quelle attività, interne ed esterne, che Anas deve svolgere per la corretta gestione della rete di competenza ma non quantitativamente rappresentabili tramite indicatori oggettivi specifici:

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 delle emergenze e attività di Protezione Civile

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.

Nel 2021 è proseguita l'attività per assicurare il continuo miglioramento dei processi legati al Catasto Strade, l'ottimizzazione della struttura di archiviazione dati ed integrazione con gli altri database aziendali con particolare attenzione rivolta al rispetto dell'integrità delle banche dati anche mediante l'evoluzione degli applicativi esistenti ed alla revisione dei processi di gestione di Catasto Strade. Anche quest'anno, infatti, Anas ha sviluppato nuovi strumenti per gli applicativi:

*GeoAnasAria*, *Soawe*, *MRCS* (Motore Ricerca Catasto Strade) e *MRCS2* (Motore Ricerca Catasto Strade per i soli uffici di catasto strade).

*MRCS* (Motore ricerca Catasto Strade) è un'applicazione disponibile nel portale interno aziendale attraverso la quale tutto il personale Anas può facilmente visualizzare e scaricare, nei formati excel e kmz, i dati presenti nelle banche dati di Catasto Strade tra cui il grafo stradale, i cippi e le opere d'arte (ponti, gallerie, sovrappassi, ecc.).

Nel mese di novembre è stata pubblicata, in internet, la sezione dedicata all'accesso del Mit denominata Mit-Sito. Attraverso questo sito il Mit ha uno strumento che consente di accedere direttamente alle informazioni di catasto strade e quindi di consultare e rappresentare geograficamente le informazioni condivise.

L'Anas è vincolata da accordi sottoscritti nel Contratto di Programma vigente 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 ponti, viadotti e cavalcavia stradali, strade, gallerie, comprensivo delle schede di ispezione delle opere.

Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte

Seconda 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:

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
17. Sgombro Neve ed Antigelo

Relativamente a questi è necessario il calcolo dei relativi 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.

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.

Il servizio comprende le attività svolte da Anas di sistematizzazione della conoscenza dello stato di conservazione di ponti e viadotti e gallerie, mediante controlli periodici di tipo visivo e strumentale. Il report presentato da Anas dà evidenza del sistema impiegato da Anas di monitoraggio di ponti e viadotti, detto BMS "*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.

È presentato inoltre lo stato di consistenza delle ispezioni ricorrenti e principali svolte nel corso del 2021 su ponti e viadotti, cavalcavia. Per quanto riguarda le ispezioni ricorrenti su ponti e viadotti, il report presenta le percentuali di copertura per struttura territoriale competente relativamente alle 4 campagne di ispezione: tali percentuali si attestano al di sopra del 93%, per una media dell'ordine del 96% di copertura. Anche le ispezioni ricorrenti riportano buone percentuali di copertura, oltre il 95% delle ispezioni previste. Analogo discorso vale per i sovrappassi, per i quali sono state condotte sia ispezioni ricorrenti che principali.

Di seguito la tabella riepilogativa delle ispezioni ricorrenti e principali svolte da Anas su ponti viadotti e sovrappassi.

TIPOLOGIA ISPEZIONI	N.RO ISPEZIONI
RICORRENTI	69.506 (di cui 58.644 su ponti e viadotti, 10.862 su sovrappassi)
PRINCIPALI	15.703 (di cui 13.478 su ponti e viadotti, 2.225 su sovrappassi)

Analogamente a quanto avviene per ponti e viadotti, anche sulle gallerie in esercizio è stata istituita una sorveglianza sistematica di "primo livello", avente una frequenza trimestrale (c.d. ispezioni ricorrenti).

Complessivamente, nel corso dell'anno 2021 sono state eseguite n.1926, n.1933, n.1999 e n.2058 ispezioni ricorrenti rispettivamente per il primo, secondo, terzo e quarto trimestre della campagna.

Si osserva un netto incremento rispetto al 2019 del numero totale di ispezioni eseguite per trimestre. Si è passati da un valore medio di circa 1330 ispezioni per trimestre nel 2019 a circa 1980 ispezioni per trimestre nel 2021. L'Anas ha anche trasmesso, in fase di preconsuntivo relativo al 2022, alcuni dati di sintesi circa l'andamento della campagna ispettiva 2022, in termini di numero di ispezioni effettuate per ponti, viadotti e sovrappassi.

In particolare, il piano di sorveglianza e ispezioni ha 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 strutturali evidenziatesi per assenza della necessaria manutenzione.

Anas si è dotata di un processo di sorveglianza periodica di “primo livello”, analogamente a quanto avviene per ponti e viadotti, prevedendo una frequenza trimestrale (c.d. ispezioni ricorrenti). Le ispezioni ricorrenti sono effettuate da personale ANAS della Struttura Territoriale (eseguite materialmente dai Sorveglianti, con validazione da parte del tecnico Capo Nucleo) e rappresentano un primo livello di approfondimento (si potrebbe dire di “screening”) per la definizione dello stato di conservazione delle gallerie, con lo scopo di evidenziare eventuali situazioni meritevoli di successivi approfondimenti. Nella campagna ispettiva, la copertura raggiunta per i due primi trimestri 2022 risulta pari al 98% dei fornicci censiti.

Risulta tuttavia ancora in corso di predisposizione e avvio il Programma di Ispezioni Approfondite per tutte le gallerie oggetto di studio in cui sono emerse particolari criticità nel corso delle attività ispettive.

Nel report sono inoltre riportate le collaborazioni con consorzi universitari volte all'aggiornamento delle procedure di ispezione alla luce delle recenti 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.

Il report descrive i sistemi di monitoraggio delle opere e i futuri sviluppi della ricerca applicata alle strutture, anche con riferimento a quanto previsto nell'ambito del progetto Strade sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel del piano nazionale complementare al PNRR.

#### Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale (accessi, pubblicità)

Terza macro - categoria: riguarda i servizi finalizzati alla cosiddetta “manutenzione straordinaria diffusa” delle infrastrutture stradali, e si distingue tra:

18. Interventi sui piani viabili

19. Interventi sulle barriere di sicurezza.

Il servizio riguarda la gestione di Anas del patrimonio immobiliare (gestione aree di servizio, gestione e rifunzionalizzazione delle case cantoniere, efficientamento energetico delle sedi Anas), la gestione delle pubblicità stradale e degli accessi. Sono riportati nella relazione, come richiesto dal Ministero, i ricavi della pubblicità stradale.

In tema di pubblicità, Anas dichiara che prosegue la serrata azione delle strutture territoriali nella lotta all'abusivismo pubblicitario, con l'individuazione e la rimozione, in seguito a verbale elevato ai sensi del Codice della strada, di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Si dà evidenza delle ingenti difficoltà di gestione degli impianti pubblicitari abusivi.

Tra le nuove iniziative di Anas nell'ambito del Servizio si segnala il censimento automatizzato di accessi, accessi ad impianti di distribuzione carburanti e impianti pubblicitari. Tale progetto è finalizzato all'ottenimento di un quadro conoscitivo degli aspetti di interferenza e/o utilizzo da parte di terzi della rete stradale e relative pertinenze, al fine di ottimizzare la gestione delle strade, del patrimonio nonché delle entrate generate dalle occupazioni delle medesime.

Gli obiettivi sono:

- l'aumento del livello di efficacia ed efficienza nella gestione del patrimonio stradale, al fine di conseguire le migliori condizioni di sicurezza della circolazione;
- l'efficace contrasto ai fenomeni di abusivismo, elusione, evasione e morosità;
- l'organizzazione e la gestione informatizzata dei dati raccolti;
- l'aggiornamento frequente della situazione degli oggetti su strada.

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.

Nel corso dell'anno 2021 sono stati pubblicati mensilmente i dati dell'Osservatorio della Mobilità di Anas, bollettino pubblicato sul sito istituzionale [www.stradeAnas.it](http://www.stradeAnas.it) che fornisce una indicazione dell'andamento del traffico sulla rete di competenza.

Al fine di migliorare l'utilità delle campagne di rilevamento campionarie lungo le tratte della rete non coperte dagli impianti fissi, così come per l'effettuazione di misure specifiche a supporto delle analisi trasportistiche dei vari livelli progettuali o dell'esercizio della rete in gestione, è allo studio da parte di Anas l'acquisizione di nuovi strumenti di misurazione del traffico di tipo mobile in grado di aumentare il set di informazioni acquisibili.

Con il passaggio alla nuova strumentazione verrà inoltre valutata la fattibilità e l'opportunità di affiancare ai nuovi strumenti un sistema di archiviazione dati centralizzato che sia compatibile ed integrabile con quello del sistema *Panama* attualmente in uso.

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.

Dal 2019, come previsto, sono comunicati alle SOC tramite una "scheda rilevazione incidente", disponibile su un applicativo dedicata presente sui *devices* in dotazione al personale d'esercizio. La sua introduzione ha standardizzato e ottimizzato la raccolta dei dati. Le informazioni alimentano il sistema RMT (Road Management Tool) e consentono di corrispondere, a tutela degli interessi aziendali, anche a eventuali azioni risarcitorie promosse dai coinvolti nei sinistri. La reportistica - mensile, trimestrale, semestrale e annuale - inviata alle Strutture Territoriali, alle funzioni aziendali interessate del Mit permette di analizzare, nel dettaglio, l'esatta localizzazione dell'evento, la tipologia e le probabili cause e concause dei sinistri (autonomo, collisione tra veicoli, con feriti o decessi) al fine di individuare i tratti dove si riscontra il maggiore numero di incidenti e di preventivare, se del caso, i necessari correttivi per elevare lo standard di sicurezza stradale, anche attraverso la programmazione degli interventi di manutenzione ricorrente e programmata. Anas in tale maniera ha acquisito un *modus operandi*, grazie alle richieste avanzate dal Mit, relative all'esame dei report degli anni precedenti.

Nel 2021 è stata sviluppata l'attività interna di approfondimento delle previsioni meteorologiche (in aggiunta a quelle della Protezione Civile) per fornire alle Strutture Territoriali informazioni, quanto più circostanziate e localizzate, volte alla tempestiva predisposizione delle attività operative sul territorio, quale ulteriore supporto conoscitivo e decisionale.

La raccolta e l'attività di analisi dei dati meteo consentono di fornire - con cadenza mensile, trimestrale, semestrale e annuale - report relativi a problematiche, quali "Allagamenti" e "Frane", conseguenti a condizioni meteorologiche particolarmente avverse e impattanti sulla rete stradale.

Il monitoraggio fornisce un supporto conoscitivo e decisionale alle funzioni aziendali territoriali e di elevare lo standard di sicurezza stradale della rete attraverso l'individuazione delle criticità e la programmazione degli interventi manutentori necessari.

#### 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.

Riguardo al report presentato da Anas, il Mit ha rilevato alcune criticità:

- non è chiara la relazione tra infomobilità e smart road atteso che il piano nazionale della telematica applicato alle strade risale a circa un ventennio,



- non si comprendono i motivi per cui non sia stato rendicontato il piano dei pannelli a messaggio variabile;
- tutte le informazioni messe nel circuito dell'infomobilità con la finalità di informare l'utente stradale costituiscono esse stesse un prezioso archivio, ormai peraltro pluriennale, utilizzabile anche ai fini di analisi e ricerca di aree di miglioramento. Accanto alla revisione dei processi di diffusione e ai benefici che possono derivarne in termini di celerità nella circuitazione (quali quelli ottenuti per esempio dell'informatizzazione delle ordinanze mediante format preimpostati) non meno importante risulta la disamina dello storico degli accadimenti. Le analisi possono costituire un prezioso strumento decisionale che parrebbe, da quanto emerge nella relazione non ancora considerato da Anas;
  - di particolare interesse la reportistica "allagamenti e frane" dove viene affermato lo sviluppo di uno strumento decisionale ai fini degli interventi manutentori; occorrerebbero approfondimenti al riguardo e risultati operativi;
  - per quanto riguarda i trasporti eccezionali e la circostanza evidenziata che l'applicativo TEWEB consente al personale di visualizzare tutti i trasporti eccezionali in corso o pianificati rilevandone l'inizio, la pausa e la fine e le informazioni contenute nell'applicazione" occorrerebbe conoscere, attesa l'estrema importanza per l'utente stradale, la movimentazione di un mezzo eccezionale sul percorso intrapreso, eventuali motivi ostativi alla diffusione sul sito aziendale delle medesime informazioni.

#### Gestione incidenti e dei rapporti con gli organi di polizia stradale e soccorso

La gestione degli eventi avviene attraverso le Sale Operative Compartimentali, in stretto contatto con le Sale Operative delle Forze dell'Ordine operanti sul territorio (Polizia Stradale e Carabinieri in primis), ma anche con le strutture di soccorso, 118 e Vigili del Fuoco.

In condizioni di emergenza o in attuazione di Piani di azione preventivamente predisposti e coordinati (Piani di gestione esodo estivo o Piani neve) le azioni dei diversi soggetti coinvolti nella gestione delle attività su strada vengono preventivamente definite e condivise in modo che la loro attivazione, in fase emergenziale, sia di fatto un automatismo comandato dal livello di emergenza raggiunto (attraverso i codici colore). In questi casi tutte le attività sono coordinate dai COV (Centri Operativi Viabilità) istituiti presso le Prefetture territorialmente competenti.

L'attività di soccorso meccanico è gestita da Anas in conformità alla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 14/05/1998 "Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per veicoli in avaria o incidentati" e alla Circolare interna n. 11/2000 "Servizio di soccorso meccanico in autostrada.

Il Soccorso stradale meccanico è libero sulla viabilità ordinaria, mentre, sulla rete autostradale in gestione diretta (autostrade e raccordi autostradali), può essere affidato solo alle Organizzazioni autorizzate. L'autorizzazione per l'espletamento del Servizio, e il relativo disciplinare, sono rilasciati dalle Aree Compartimentali che sono pure deputate a effettuare controlli propedeutici al rilascio delle autorizzazioni; a verificare il permanere dei requisiti nel periodo di efficacia dell'autorizzazione stessa, il rispetto delle modalità operative.

Tuttavia, la significativa evoluzione della comunicazione mobile ha di fatto vanificato o ridotto al minimo la modalità di segnalazione attraverso le colonnine SOS che garantiva, però, la gestione in toto degli eventi da parte del Gestore autostradale, attraverso le modalità definite dalla normativa.

La “comunicazione diretta” tramite apparato cellulare tra l’utente e l’officina di soccorso meccanico determina, soprattutto nel caso di una rete autostradale aperta quale quella di Anas, che la chiamata può essere veicolata anche ad un soggetto non “autorizzato” vanificando quindi il sistema autorizzatorio previsto ancora dalle norme.

Il Ministero sulla base di quanto dichiarato da Anas SpA , anche per l’anno 2021, ha rilevato alcune criticità in merito all’attività di soccorso. Riguardo in particolare la necessità di una revisione normativa della “gestione del servizio di soccorso meccanico in autostrada” e di inquadramento delle attività svolte dai soggetti che operano per le attività di soccorso meccanico in autostrada.

#### Gestione delle emergenze e attività di protezione civile

Come previsto dalla normativa vigente, Anas SpA fornisce collaborazione al Dipartimento della Protezione Civile Nazionale (DPC), come soggetto partecipante al Comitato Operativo Nazionale, in caso di eventi generanti stati di criticità della rete stradale e autostradale nazionale.

Anche le attività dell’anno 2021 sono state condizionate dall’emergenza COVID per cui le riunioni sono avvenute sia in presenza che da remoto, l’Anas ha comunque svolto n° 8 esercitazioni per la gestione di emergenze in galleria, d’intesa e con la partecipazione di Prefetture, Protezione Civile, forze dell’Ordine, Soccorso sanitario, Vigili del Fuoco.

#### *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. Il Ministero si è impegnato nel controllo dei parametri forniti da Anas con cui ha avuto diverse interlocuzioni per la precisazione delle modalità di rilevazione di alcuni parametri indagati, quali pavimentazione stradale, segnaletica orizzontale e verticale e impianti di illuminazione. Anas ha poi trasmesso al Ministero anche la relazione di preconsuntivo relativa all’anno 2022 con le attività effettuate su pavimentazione stradale, segnaletica orizzontale e verticale, impianti di illuminazione, sfalcio di erba e manutenzione verde. Il Ministero, al riguardo ha rilevato che data l’esiguità dei rilievi effettuati, i valori dei parametri sono scarsamente rappresentativi.

*TERZA MACROCATEGORIA (Servizi 18-19)*

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.

## Interventi sui piani viabili

Dall'analisi della documentazione trasmessa risulta che nel corso del 2021 sono stati consegnati lavori di manutenzione straordinaria diffusa - piano viabile per un importo totale investimento di circa 78 milioni di euro. Alla fine del 2021, dei 78 mln di euro di interventi avviati, sono risultati conclusi n.18 interventi il cui importo totale di investimento è pari a 37 mln di euro; si è intervenuti, su un totale di 459 km di corsia per una superficie totale pavimentata pari a 1.720.818 mq.

Si osserva pertanto una drastica riduzione degli interventi ai piani viabili rispetto a quanto registrato nel 2020 (192 milioni di lavori consegnati, di cui conclusi nel 2020 62 milioni).

## Interventi sulle barriere di sicurezza

Nel corso del 2021 sono stati consegnati n. 9 lavori di manutenzione straordinaria diffusa – barriere di sicurezza per un investimento di circa 25 mln di euro.

Si registra un incremento degli interventi sulle barriere di sicurezza rispetto a quanto segnalato per l'anno 2020 (5 lavori per circa 8 milioni di euro, tutti in corso al 31/12/2020).

Infine, l'Anas a fine dicembre 2022, come previsto ha trasmesso rispettivamente la proposta dei perimetri delle strade che saranno oggetto di rendicontazione dei servizi appartenenti alla seconda macrocategoria per l'anno 2023 e il calendario completo dei rilievi ad alto rendimento relativi alle misure degli indicatori in condizioni ordinarie previsti per l'anno 2023.

Nell'ambito della *sicurezza*, il Ministero nel corso del 2022 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).

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 2021 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 2021 rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, rivelano che nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

A partire dal 2019, è stato adottato un diverso approccio nell'attribuzione delle cause esterne di ritardo, in particolare per superare la logica di collegare ad un evento esterno alcune situazioni di guasto, da ricondurre invece alla capacità dell'operatore del settore di prevedere, tutelarsi e programmare. 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 dell'Infrastruttura.

Tali variazioni hanno conseguentemente interessato ed impattato il monitoraggio degli indici di puntualità e del livello dei guasti.

Le variazioni, determinate dal diverso criterio di attribuzione delle cause di ritardo, hanno, quindi, indotto - in vista della stesura del nuovo Contratto di Programma-parte Servizi per il periodo 2022-2026 - la necessità di un approfondimento, al fine

di valutare e verificare, sia i criteri, sia i valori soglia, utili a una ottimale valutazione delle performance.

In tal senso, quindi, i KPI individuati nel nuovo Atto contrattuale per il periodo 2022-2026 sono, a livello di intera rete, i medesimi che RFI pubblica in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera ART n.151/2019, che ha disposto che i dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo siano pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale ePIR.

Al fine di non duplicare attività e introdurre metriche di misurazione difformi, nel Contratto sono stati adottati i medesimi valori ed è stato preso a riferimento un processo già in essere, regolato dalla ART stessa, prevedendo un aggiornamento periodico dei valori target in aderenza con i meccanismi previsti dalla citata delibera. In al senso, ogni eventuale evoluzione oggetto di disciplina attraverso i provvedimenti della ART, vedrà un corrispondente adeguamento del Contratto.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore, relativamente al monitoraggio della qualità della rete al 31/12/2021.

#### **Indicatori del Livello di Guasti**

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

Il dato 2021 è calcolato in base alla nuova metodologia per l'attribuzione delle cosiddette "cause esterne" e si colloca entro i valori soglia, anche senza considerare l'impatto migliorativo conseguente ad un proforma dei risultati secondo la precedente impostazione di calcolo.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2021	Scostamento
Linee con $Tg \leq 40$	0,60	0,24	-0,36
Linee con $40 < Tg < 100$	0,70	0,54	-0,16
Linea con $Tg \geq 100$	1,25	0,81	-0,44
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,35	-0,75
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,21	-0,79

**Indicatori Tempi di Primo Intervento**

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

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2021 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	$\leq 3$ h	40	-140
Linee con $40 < T_g < 100$	$\leq 2$ h	39	-81
Linea con $T_g \geq 100$	$\leq 1$ h	37	-23
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	19	-11
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	20	-10

**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.

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 2021.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2020	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
<b>Mercato</b>	<b>0' - 15'</b>	98,0	94,2	-3,8	± 0,6
<b>Lunga Percorrenza Servizio Universale</b>	<b>0' - 15'</b>	97,5	94,3	-3,2	± 0,5
<b>Regionale</b>	<b>0' - 5'</b>	97,0	96,7	-0,3	± 0,1
<b>Cargo</b>	<b>0' - 30'</b>	94,5	92,8	-1,7	± 1,5

Rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, nel 2021 nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

A titolo di chiarimento, rispetto a quanto riferito in precedenza sulle intervenute modalità di rilevazione, si riporta il trend 2014-2021, con i dati calcolati con la precedente metodologia di calcolo (quelli relativi agli anni 2019, 2020 e 2021 sono stati, pertanto, ricalcolati applicando detta metodologia).

Servizi	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Possibile oscillazione della soglia di performance	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ricalcolato	2020 ricalcolato	2021 ricalcolato
<b>Mercato</b>	98,0	± 0,6	97,4	96,7	96,8	97,1	96,1	94,1	96,4	96,2
<b>Lunga Percorrenza Servizio Universale</b>	97,5	± 0,5	96,6	96,7	96,9	97,1	95,4	95,5	95,7	96,4
<b>Regionale</b>	97,0	± 0,1	97,5	97,5	97,7	97,8	97,7	97,9	97,9	97,8
<b>Cargo</b>	94,5	± 1,5	93,8	93,2	94,3	94,0	94,1	96,9	95,4	96,1

Tale confronto dei dati calcolati con la metodologia precedente consente di rilevare che alcuni segmenti sarebbero, invece, in linea con i valori soglia.

Il Gestore ha attribuito il calo significativo della puntualità RFI alla metodologia utilizzata per l'attribuzione delle cosiddette "cause esterne" a partire da inizio 2019, come sopra rappresentato.

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

Il Gestore ha, inoltre, evidenziato che la puntualità nel 2021 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

a) emergenza sanitaria per Covid-19, per la quale il settore ferroviario ha registrato nella prima parte dell'anno una riduzione dei servizi Mercato e treni internazionali Lunga Percorrenza/ Servizio Universale per effetto della contrazione della domanda di trasporto e successive misure restrittive alla mobilità prese dalle competenti istituzioni governative, al fine di ridurre il diffondersi dell'epidemia. A partire dal mese di giugno si è registrata una progressiva ripresa del traffico Mercato ed in parte anche dei servizi internazionali;

b) prescrizione ANSFISA del novembre 2021, a seguito della quale si dispone per i treni merci aventi in composizione uno o più carri dotati di soole dei freni “LL” di tipo organico IB116\* con il freno non isolato, salvo ulteriori limitazioni, di non superare la velocità di 80 km/h, se tali carri non trasportano merci pericolose, ovvero di 60 km/h, se tali carri trasportano merci pericolose.

I dati di traffico di riferimento mostrano una lieve ripresa dei volumi rispetto al 2020, tuttavia, fatta eccezione per il trasporto cargo, la media treni ordinari al giorno risulta ancora inferiore rispetto al 2019.

### **Indicatori di performance orientati agli utenti**

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 2020 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 – 2021 e i relativi target riferiti alle categorie Sicurezza, *Customer Satisfaction* ed Ambiente.

Per quanto riguarda l’area Ambiente, RFI definisce annualmente, nell’ambito dell’aggiornamento della carta dei Servizi, nuovi KPI e target. Nello specifico, per il 2021 è stato inserito come obiettivo il raddoppio della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili acquistata da RFI per usi interni.

La seguente tabella riporta i valori degli indicatori rilevati rispetto ai valori obiettivo, così come stabiliti nella tabella di cui all’Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

	Indicatori di prestazione	Indicatore	Valore target CdP-S	Valore target Carta dei Servizi 2018	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sicurezza	Safety	numero di FWSI treni x km (*) (**)	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	raggiunto	raggiunto
	Security Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	% persone soddisfatte	80%	80%	89%	91%	93%	94%	94%	95%
Customer Satisfaction	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Platinum (***)	% persone soddisfatte	90%	90%	99%	97%	99%	100%	100%	100%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Gold (***)	% persone soddisfatte	90%		97%	97%	96%	97%	96%	98%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Silver (***)	% persone soddisfatte	83%		93%	93%	95%	95%	95%	97%
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	% persone soddisfatte	90%	90%	98%	99%	98%	98%	99%	99%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% persone soddisfatte	90%	90%	99%	99%	100%	100%	99%	100%



Ambiente	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 (**)	attuazione	attuazione	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	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione			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	non inserito tra i KPI target del CdP-S	50			raggiunto	
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": Sperimentazione sul campo di ballast derivante da sottoprodotti della lavorazione di acciai di alta qualità (****)	Impegno	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione			raggiunto	

	Raddoppio della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili per usi interni RFI acquistata tramite apposito contratto di fornitura (pubblicazione di gara) (****)	Impegno	Non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione				raggiunto
--	---	---------	---	------------	--	--	--	-----------

(\*) n. "decessi e lesioni gravi"/ km percorsi in un anno su reti RFI [Nota: "decessi e lesioni gravi" secondo la terminologia ERA "FWSI ovvero Fatalities and Weighted Serious Injuries"]

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

(\*\*\*) Indicatore ridefinito nel 2017 "Percezione della qualità della stazione nel complesso"

(\*\*\*\*) Tali obiettivi sono stati raggiunti nei precedenti anni. RFI definisce ogni anno nuovi target/KPI per la parte ambientale; Obiettivo indicato in carta dei servizi 2020 (\*\*\*\*\*) con passaggio dal 20% al 40%

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.

Nella carta dei servizi non sono più previsti indicatori di customer con dettaglio per “metallo” delle stazioni.

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). 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. Le analisi e gli sviluppi sulla piattaforma sono proseguiti, nel corso degli anni 2020 e 2021; nel corso dell'anno 2022 sono stati realizzati ulteriori sviluppi, finalizzati principalmente alla configurazione di nuovi moduli di interoperabilità e agli adeguamenti delle funzionalità di deposito dei progetti.

Le cooperazioni con altri sistemi, implementate nel corso dell'anno 2022, riguardano le funzionalità di seguito descritte:

- i. implementazione di un modulo per la gestione dei codici CIG e CUP attraverso la cooperazione con le informazioni disponibili nelle banche dati BDAP e DIPE;
- ii. caricamento automatico delle informazioni sulle strutture riguardanti l'edilizia sanitaria, sulla base dei dati trasmessi dal Ministero della Salute e di quelli pubblicati online dallo stesso;
- iii. caricamento degli elementi riguardanti le tratte stradali, censite sul catasto strade dei gestori o dei soggetti competenti;
- iv. configurazione dell'accesso, in modalità federata, da parte di soggetti ispettivi, ai fini del supporto nelle attività di vigilanza sulle opere pubbliche.

Nell'ambito dei processi di cooperazione, sono state inoltre avviate apposite analisi riguardanti gli aspetti di interoperabilità tra i sistemi AINOP e SIVCA (Sistema informativo vigilanza concessionarie autostradali), finalizzate principalmente alla condivisione del patrimonio informativo tra i due sistemi e all'armonizzazione dei dati caratterizzanti le opere censite, con particolare riguardo alla gestione delle tratte stradali.

Quale ulteriore azione propedeutica al processo di armonizzazione ed interoperabilità con il sistema AINOP, nel corso del 2022 è stata inoltre analizzata e predisposta la migrazione della Base Dati della nuova componente SIVCA su tecnologia open source Postgres.

In merito alla gestione della documentazione riguardante l'intero flusso procedurale del deposito dei progetti è emersa la necessità di chiarire numerosi aspetti di carattere procedurale al fine di uniformare la gestione e l'organizzazione dei depositi da parte dei soggetti indicati dal decreto-legge 76/2020 e di fornire indicazioni in merito ad alcune tipologie di deposito non chiaramente definite nella norma di riferimento.

I quesiti sono stati formulati alle strutture di coordinamento del Ministero e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e riguardano in particolare:

- a) chiarimenti in merito alle tipologie di opere e di interventi, con la relativa verifica preventiva, da archiviare sul sistema AINOP, nonché alla definizione dei soggetti tenuti a depositare gli stessi secondo le indicazioni del decreto-legge 76/2020;
- b) coordinamento con soggetti vigilanti esterni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) chiarimenti in merito al perimetro indicato dal decreto-legge 76/2020, con particolare riferimento alla gestione di interventi che non prevedono relazioni di calcolo strutturale e di varianti di progetti già depositati presso gli uffici tecnici regionali;
- d) indicazioni in merito alle procedure di deposito da osservare per i progetti, redatti secondo le Norme tecniche per le costruzioni 2008 ed approvati in date successive all'entrata in vigore delle stesse.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha fornito numerosi elementi in merito alla documentazione da depositare e alla gestione delle varianti e delle diverse tipologie di intervento e in particolare, nel parere, viene confermato come AINOP abbia un ruolo esclusivamente sull'archiviazione e sulla conservazione della documentazione progettuale e in nessun caso svolga compiti di valutazione; il ruolo di archiviazione ai soli fini informativi viene peraltro evidenziato all'art. 9 del decreto-legge n. 68 del 16 giugno 2022.

Gli adeguamenti realizzati sulle funzionalità di deposito nel 2022 hanno riguardato l'implementazione di ulteriori schede nell'ambito della sezione di deposito dei progetti, utili alla gestione della documentazione sui collaudi e delle relazioni sul completamento dei lavori per la messa in esercizio delle opere interessate dall'intervento depositato.

Tali sviluppi hanno consentito di archiviare, nel 2022, oltre 1.000 depositi inerenti alle diverse fasi procedurali, con la documentazione sui progetti degli interventi, le varianti, le comunicazioni di avvio lavori, le relazioni sulle strutture ultimate e i verbali di collaudo.

A fine del 2022, sono stati rilasciati, sull'ambiente di esercizio, gli sviluppi evolutivi finalizzati a:

- i. gestire una sottostruttura organizzativa nell'ambito della struttura principale dei conferenti AINOP.;

- ii. gestire opere in modalità condivisa da parte di più conferenti che, su diversi aspetti, possono avere competenze sulla medesima opera;
- iii. gestire opere complesse strutturate secondo l'aggregazione di più opere;
- iv. adeguare la visualizzazione dello storico.

Con lo scopo di strutturare gli ulteriori sviluppi con riguardo alla gestione integrata ad interoperabile delle informazioni, anche al fine di alimentare con ulteriori *layer* la sezione dedicata all'analisi di contesto, è stato stipulato un accordo con ENEA e INGV finalizzato a supportare la gestione e l'utilizzo dell'Anagrafe Nazionale delle Opere Pubbliche attraverso lo sviluppo di modelli digitali interattivi delle infrastrutture, corredati da dati sismici, idraulici, idrogeologici e meteorologici.

Infine, dato l'approssimarsi della scadenza naturale del contratto esecutivo, fissata al 31.12.2022, al fine di assicurare senza soluzione di continuità la piena operatività del sistema, il Ministero ha provveduto ad acquisire, tramite gli strumenti di acquisto messi a disposizione da Consip, sia i servizi infrastrutturali per l'erogazione on cloud dell'intera architettura di sistema che quelli specialistici necessari per la manutenzione correttiva ed adeguativi dello stesso, nonché per la copertura delle evoluzioni previste per il prossimo biennio.

Infine, sempre in ambito **sicurezza**, il Ministero si è impegnato ***nell'attuazione di interventi relativi al monitoraggio tecnologico delle opere d'arte stradali, previsti dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.***

Il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" ha stanziato 450 milioni di euro per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale.

Il programma, finalizzato al miglioramento della sicurezza, prevede l'attuazione di un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi per 12.000 opere d'arte della rete nazionale SNIT, di cui 6.500 strumentate, mediante:

- la predisposizione e l'attuazione di un sistema di monitoraggio dinamico con controllo a distanza;
- la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali in modo strutturale e attraverso un processo iterativo (analisi della rete, sopralluoghi, gestione del sistema digitalizzato, classificazione delle priorità, attuazione degli interventi).

Per 200 opere d'arte comprese nelle opere oggetto di controllo è prevista l'adozione del modello BIM (Building Information Modeling).

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. 93 del 12 aprile 2022, pubblicato sulla GU n. 123 del 31 maggio 2022, sono stati definiti i criteri per l'assegnazione delle risorse, le procedure autorizzative e gli obblighi delle società concessionarie beneficiarie del finanziamento.

In armonia con le previsioni dettate dal decreto e dal cronoprogramma procedurale di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 15 luglio 2021, che prevede come termine il 30 giugno 2022, il Ministero ha emanato il decreto direttoriale di approvazione del piano operativo predisposto da Anas ed i

protocolli di intesa di approvazione dei piani operativi predisposti e trasmessi dai gestori delle tratte autostradali. Le società concessionarie hanno provveduto nella percentuale del 100% alla pubblicazione dei n. 25 bandi di gara previsti. Nel rispetto della normativa vigente, i restanti bandi di gara non si sono resi necessari, in quanto le società concessionarie hanno provveduto con affidamenti diretti.

Il decreto ed i protocolli di intesa, oltre alle pattuizioni vincolanti per il buon esito del programma, hanno previsto un periodo di 30 giorni per il riallineamento dei piani presentati da parte della Direzione generale competente, sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

## **1.2 Migliorare la sicurezza stradale attraverso il Piano nazionale della sicurezza stradale e l'intensificazione dei controlli su imprese di omologazione e revisione e autoscuole”**

Tale obiettivo risulta collegato alla missione 13 “*Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto*” e afferisce al programma 13.6 “*Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*”.

Il Ministero si è impegnato per la definizione e prime attuazioni del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) 2030 e per l'intensificazione e miglioramento qualitativo dei controlli su imprese di omologazione e revisione autoscuole finalizzati alla sicurezza.

L'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 ha istituito il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”.

Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

Per quanto riguarda il primo documento, l'articolo 32 comma 3 della citata legge 144/99, dispone, tra l'altro, che “*il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanità, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione.*”

Il Ministero ha pertanto proceduto alla redazione del documento: “**Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi generali e Linee Guida di attuazione**” (nel seguito Linee Guida).

Le Linee Guida, terminata la fase di consultazione pubblica, sono state trasmesse ai Ministeri dell'Interno, dell'Istruzione e della Salute. Il Ministero dell'Interno nell'esprimere il proprio assenso ha formulato alcune osservazioni, ritenute in gran parte condivisibili e pertanto recepite nello stesso documento. Il Ministero dell'Istruzione ha espresso il proprio preventivo assenso senza osservazioni. Infine, il Ministero della Salute, nell'esprimere il proprio assenso, ha segnalato gli aspetti relativi ai processi di invecchiamento in atto nella popolazione (over 75). Nel condividere l'importanza di tali aspetti, le misure per questa classe di età verranno incluse nel PNSS 2030 all'interno delle strategie per gli over 65 e potranno essere ulteriormente sviluppate nei successivi programmi di attuazione.

Il documento, pertanto, dopo la fase di consultazione pubblica e la condivisione dei Ministri concertanti, è stato sottoposto all'esame delle competenti Commissioni parlamentari, così come previsto dal citato articolo 32.

La fase relativa all'adozione del documento si è quindi conclusa con la firma dei Ministri concertanti del decreto di approvazione del "Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione", decreto interministeriale n. 29 del 7 febbraio 2022, ammesso a registrazione dalla Corte dei conti il 15 marzo 2022 al n. 403.

In attesa dell'approvazione delle linee guida del Piano, a seguito dell'intesa raggiunta con i Ministri interessati, è stato elaborato il secondo documento "Piano nazionale della sicurezza stradale 2030" che da un lato si presenta coerente con quanto previsto dal documento "Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione" e dall'altro ha tenuto conto delle osservazioni formulate su di esse dalle citate Commissioni parlamentari.

Il documento, dopo un lungo percorso istruttorio e numerose fasi di condivisione, di recepimento delle osservazioni, di redazione è stato quindi approvato con Delibera CIPESS n 13 del 14 aprile 2022 pubblicata su G.U.R.I. Serie Generale n. 169 del 21 luglio 2022.

Come previsto dal PNSS 2030, nel settembre 2022, è stato convocato il primo incontro del "Comitato per l'indirizzo e il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale", con il compito di coordinare l'azione dello Stato con gli indirizzi dell'Unione Europea, individuare le linee prioritarie per la predisposizione e l'aggiornamento del PNSS, coordinare gli interventi dei comuni e di altri soggetti pubblici e privati, verificare le misure adottate e i risultati conseguiti, anche con riguardo agli interventi posti in essere dagli enti proprietari delle strade, promuovere l'attività di raccolta dei dati di incidentalità, la diffusione delle informazioni su traffico e mobilità, il miglioramento dell'efficienza degli interventi di emergenza e di soccorso, la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore.

Per quanto concerne **l'intensificazione e il miglioramento qualitativo dei controlli su imprese di omologazione e revisione autoscuole finalizzati alla sicurezza stradale**, occorre precisare che l'obiettivo ha diverse finalità. Nelle fasi, si evidenziano le attività di controllo, già proficuamente poste in essere negli scorsi anni, nei confronti:

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

La prima attività di controllo riguarda i veicoli ed investe l'area delle omologazioni (accertamenti tecnici su veicoli, dispositivi o componenti 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 ed, in particolare, il loro livello di conoscenza delle regole della circolazione stradale. Il compito di formare i nuovi conducenti, ai fini del rilascio della patente di guida (titolo abilitativo alla guida) o della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), e di aggiornare i conducenti che hanno subito una decurtazione dei punti o ai quali 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. I corsi per il rilascio della CQC e per il recupero dei punti patente devono seguire delle particolari procedure la cui applicazione è verificata dai competenti Uffici territoriali del Ministero. Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- controlli di conformità sulle imprese di settore;
- controlli documentali sui corsi di formazione professionale (CQC) e recupero punti patente;
- elaborare la relazione di finale con le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Pur avendo raggiunto l'obiettivo, le strutture interessate hanno evidenziato difficili condizioni operative e problemi nell'effettuazione dei controlli, a causa delle carenze di personale in organico e alla doverosa gerarchizzazione delle priorità finalizzate all'erogazione dei servizi istituzionali obbligatori in esclusiva di legge a cittadini ed imprese. Tali criticità hanno costituito ostacolo all'esercizio omogeneo, in termini di quantità ed efficacia, delle attività ispettive sull'intero territorio.

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, che hanno comportato in alcuni casi provvedimenti di sospensione del Nulla Osta all'erogazione della formazione, nei confronti dei soggetti erogatori dei corsi.

### **1.3 Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta**

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 2022, si esplica nell'attività di miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione.

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 invaso e quindi la quantità di acqua disponibile. L'obiettivo è quello di assicurare una capacità di invaso di 3,3 Mm<sup>3</sup>, 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 finale con le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Il Ministero ha svolto l'attività di esame dei progetti e delle perizie, presentate dai concessionari, producendo le relative n.410 relazioni istruttorie; ai sensi degli artt. ex 11 e 17 del DPR 1363/1959, ha effettuato n.1031 visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio comprensivo delle opere di derivazione per un numero complessivo di n.526 dighe. Inoltre ha esaminato n.1123 asseverazioni presentate dai concessionari.

#### **1.4 Armonizzazione del Testo Unico della disciplina delle costruzioni con gli aggiornamenti normativi intervenuti**

Tale 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”*.

L'attività di consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza è stata svolta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con l'obiettivo di giungere alla *redazione di linee guida per l'armonizzazione del Testo Unico della disciplina delle costruzioni con gli aggiornamenti normativi intervenuti*. Specificatamente il documento ha l'obiettivo di indicare come il Testo Unico per l'Edilizia, meglio noto come D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, *“Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”*, pubblicato su G.U. n. 245 del 20 ottobre 2001, ha subito modifiche nel tempo.

Come previsto dall'obiettivo, sono stati individuati i componenti del gruppo di lavoro per l'esame e la redazione del documento nel mese di marzo, per giungere alla redazione definitiva dello stesso nel dicembre 2022.

Nel testo sono affrontati i seguenti temi:

- revisione del dpr 380/2001: indirizzo e linee guida



- disciplina delle attività edilizie
- resistenza e stabilità delle costruzioni
- sostenibilità delle costruzioni
- norme in modifica o abrogazione
- disciplina del transitorio
- indicazioni sull'indirizzo dei contenuti del nuovo testo unico
- evoluzione della revisione del dpr 380/2001.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto utile indicare la struttura di un Nuovo Testo Unico dell'Edilizia senza intervenire modificando quello esistente come si è fatto negli anni, con una struttura è una maglia aperta, contenente una serie di argomentazioni base per tener conto delle nuove evoluzioni nell'edilizia con aggiornamenti anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

### **1.5 Standardizzazione delle procedure per le visite ispettive relative ai Laboratori che effettuano prove e controlli sui materiali da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti**

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”*.

Si tratta di un'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 con il fine di giungere alla **redazione di linee guida per le visite ispettive relative ai Laboratori prove su materiali e prodotti da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti**.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici agisce nel contesto di un'azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale, nonché l'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi ed in coerenza con l'obiettivo di un complessivo miglioramento della sicurezza nelle costruzioni e nei cantieri, perseguito nell'ottica di una attività svolta nel superiore interesse della salvaguardia della pubblica incolumità.

L'obiettivo del 2022 è stato quello di redigere un documento che fornisce un indirizzo metodologico volto all'individuazione di procedure coerenti e soprattutto standardizzate per l'effettuazione di attività ispettive e di audit (anche “da remoto”), da condursi su laboratori che effettuano prove e controlli sui campioni di materiali da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti.

Il Ministero ha individuato i componenti del gruppo di lavoro per l'esame e per la redazione del documento con l'emanazione del relativo provvedimento nel marzo e in dicembre 2022 sono state redatte le linee guida.

Il tema è stato già affrontato nel 2019, quando il Servizio Tecnico Centrale ha redatto la Circolare, che fissa i criteri e le procedure per il rilascio, da parte dello stesso Servizio Tecnico Centrale, delle autorizzazioni ai Laboratori per l'effettuazione delle prove e controlli sui materiali da costruzione su strutture e costruzioni esistenti, di cui all'art. 59 comma 2, lettera c bis) del DPR n. 380/2001 ed il rilascio delle relative certificazioni.

L'ambito operativo nel quale si trovano ad operare i laboratori che effettuano prove su strutture esistenti, con particolare riferimento ai laboratori oggetto della Circolare STC n.633/2019, presentano delle peculiarità affatto particolari rispetto ad altri laboratori di prova operanti in settori simili (prove materiali da costruzione, geotecnici ...), che si riverberano sulle stesse modalità operative delle attività ispettive, di competenza del personale del Servizio Tecnico Centrale.

Sulla scorta delle procedure standardizzate esposte nel documento, il personale del Servizio Tecnico Centrale è messo nelle condizioni di svolgere i compiti ad esso assegnati dalla normativa in vigore, anche massimizzando il ricorso all'utilizzo delle moderne tecnologie dell'informazione.

Così tutte le procedure trattate nel documento, in considerazione della loro generalità, possono trovare applicazione in tutti gli ambiti di attività nei quali il Servizio si trova ad operare in relazione alle Norme Tecniche per le Costruzioni.

### **1.6 Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante 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 circa 10.400 militari, tra uomini e donne, assegnati principalmente ai vari Comandi operativo-territoriali per assolvere, oltre alle incombenze di carattere amministrativo-istituzionale, i delicati compiti inerenti: il soccorso marittimo, l'assistenza e la ricerca in mare anche in immersione; la sicurezza della navigazione e marittima pure in termini di *security*; la polizia giudiziaria nelle attività di tutela delle coste, del mare e delle sue risorse, di bagnanti e diportisti. Per l'assolvimento di queste funzioni, nel corso del 2022, ha avuto a disposizione:

- una flotta navale di oltre 570 imbarcazioni, delle quali 66 d'altura e 241 costiere, dislocate in circa 100 porti localizzati lungo tutto il perimetro delle coste nazionali. Altre 265 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;
- una squadriglia aerea schierata su quattro basi (Sarzanà, Catania, Cagliari e Pescara), dotata di 20 aeromobili (4 ad ala fissa e 16 ad ala rotante), con fondamentali funzioni operative quali: la ricerca di dispersi in mare e di unità

navali ed aeree in difficoltà; il soccorso a naufraghi o a traumatizzati ed ammalati a bordo di navi o su isole minori; la vigilanza sulle aree marine ed il monitoraggio delle acque a mezzo di sistemi di telerilevamento; la vigilanza sulla pesca marittima e sull'acquicoltura nonché sulla navigazione e sulle attività marittime che si svolgono nelle acque territoriali e di interesse nazionale;

- un parco veicolare (automezzi di servizio) composto da oltre 1100 mezzi, suddivisi nei vari segmenti in relazione ai servizi operativi, tecnici e logistici cui sono dedicati;
- una complessa ed articolata componente tecnologica dotata di sofisticati sistemi, piattaforme informatiche e reti di trasmissione, utilizzata per le comunicazioni, il monitoraggio del traffico navale e la gestione di informazioni. Quest'ultima include anche la piattaforma informatica che gestisce il sistema di codificazione e raccolta degli output del Corpo, cui fa riferimento pure il controllo di gestione del Cdr

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 2022 è articolato in complessivi cinque obiettivi operativi.

Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d'azione) dalle quali, "a cascata", discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha assegnato ai Comandi del Corpo distribuiti sul territorio, per l'aspetto tipicamente operativo ed ai reparti e uffici del Comando generale, per quegli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale.

Gli spazi marittimi ove il Corpo svolge le sue attività comprendono 155.000 Km<sup>2</sup> di acque marittime, interne e territoriali che sono a tutti gli effetti parte del territorio dello Stato, nonché ulteriori 350.000 Km<sup>2</sup> di area di responsabilità SAR (ricerca e soccorso) sui quali l'Italia ha diritti esclusivi come lo sfruttamento delle risorse.

La primaria attività di **ricerca e soccorso in mare** è pertanto proseguita, anche nel 2022, senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km<sup>2</sup> di zona SAR italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per attività di soccorso straordinaria sostenuta in favore dei migranti. Nel complesso, le **3.338 missioni SAR** (*search and rescue*) e le **2.334 missioni VIFI** (vigilanza flussi immigratori) effettuate dalle unità navali della Guardia Costiera hanno fatto totalizzare più di **257mila miglia nautiche** percorse per prestare soccorso alle persone in pericolo, quali: marittimi imbarcati (736), pescatori (92), diportisti (3.231), bagnanti (1.032), migranti (79.197).

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

- mantenere efficienti i mezzi aeronavali già in esercizio al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea, e per scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature ed ai sistemi di radiocomunicazione di bordo, anche per il necessario collegamento con le sale/centrali operative del Corpo;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali per garantirne la necessaria operatività. In proposito, per quel che concerne l'obiettivo inerente l'efficienza e l'operatività della componente aeronavale e terrestre della Guardia costiera, è stata garantita una media di **314 giorni di disponibilità operativa** dei mezzi in uso, a fronte dei 299 giorni prefissati.
- svolgere per quanto possibile, atteso il difficile contesto restrittivo imposto dalle disposizioni governative per fronteggiare l'emergenza Covid-19, il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, al fine di mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili. In proposito, è stato possibile realizzare una parte dei corsi previsti, specializzando **870 militari**, a fronte dei 1064 previsti.

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

- presso il Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto è attiva una "Centrale Operativa" che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (**I.M.R.C.C. – Italian Maritime Rescue Coordination Center**) quale organismo nazionale titolare della funzione;
- presso le quindici direzioni marittime, dislocate una in ogni Regione che affaccia sul mare e due in ciascuna isola maggiore, sono attivi i centri secondari di soccorso marittimo (**M.R.S.C. – Maritime Rescue Sub Center**) che coordinano le dipendenti unità costiere di guardia della rete SAR (*Search and Rescue*) h24;
- una rete di guardia SAR costantemente attiva 24 ore al giorno, complessivamente composta da 96 nodi distribuiti sull'intero territorio nazionale che consentono di prestare soccorso, in tempi brevi, ad ogni mezzo che si trova in difficoltà all'interno dell'area nazionale di responsabilità SAR che, come detto, si estende ben oltre le acque territoriali nazionali.



Tutto quanto sopra ha consentito di coordinare al meglio le numerose emergenze verificatesi ed in particolare, con riferimento all'obiettivo prefissato, nel **99% dei casi** le operazioni sono state espletate **con l'intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera** (*target* prefissato:  $\geq 82\%$ ).

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

- 4.100 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- 5.091 persone soccorse e/o assistite;
- 1.441 unità navali da traffico, da pesca e da diporto cui è stato prestato soccorso;
- 3.510 missioni SAR effettuate dai mezzi aerei e navali della Guardia Costiera;
- 197 missioni MITA eseguite per trasporto di ammalati e traumatizzati con unità aeree e navali della Guardia Costiera;
- 510 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per missioni SAR e MITA;
- 249 recuperi di persone decedute in mare, di cui: 22 in attività subacquea, 12 per sinistri marittimi, 83 per cadute accidentali in acqua o suicidi e 132 per balneazione.

Sempre in tema di salvaguardia della vita umana in mare, ai precedenti dati si aggiungono i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente all'immigrazione clandestina che nel 2022, in crescita rispetto all'anno precedente, ha fatto registrare:

- 1.660 missioni MICOIM (controllo/contrasto immigrazione) effettuate dai mezzi navali e aerei della Guardia Costiera;
- 2.764 missioni VIFI (vigilanza sui flussi immigratori) effettuate dai mezzi aerei e navali;
- 2.273 controlli eseguiti a terra lungo le coste in connessione al fenomeno migratorio clandestino;
- 79.197 migranti soccorsi in mare;
- 897 operazioni di ricerca di migranti dispersi in mare;
- 144.528 miglia percorse dalle unità navali in connessione al fenomeno migratorio;
- 1.017 ore di volo per vigilanza sui flussi immigratori effettuate dalla componente aerea;
- 1.228 mezzi implicati nell'attività migratoria cui è stata prestata assistenza in mare.

Per mantenere una costante **preparazione specialistica del personale militare** dedicato alle attività concernenti l'obiettivo strategico (Ricerca e soccorso in mare - Sicurezza in termini di *safety e security* - Monitoraggio e informazione del traffico

navale), sono previsti corsi formativi per la specializzazione dei militari da impiegare nelle attività di settore nonché apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza.

Ciò, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni. Anche in questo caso, come accennato, l'indisponibilità per l'emergenza sanitaria ha impedito il corretto svolgimento di alcuni dei corsi programmati. Si registrano, comunque, 3.311 missioni addestrative svolte a bordo delle unità navali della Guardia costiera in favore dei rispettivi equipaggi e 6.497 missioni per esercitazioni alle quali i predetti mezzi hanno partecipato.

Per quanto concerne le attività espletate ai fini della **sicurezza della navigazione**, si è dato seguito alle visite ed alle ispezioni a bordo del naviglio di bandiera ma anche a quello estero che ha attraccato nei porti nazionali, per verificare il rispetto degli standard fissati al riguardo dalla normativa nazionale, comunitaria ed internazionale.

Iniziando dalla sicurezza intesa come *safety*, le verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale sono state **67.535**. Sempre in tema di *safety*, si aggiungono: **45.010** controlli eseguiti in porto per assicurare il miglior espletamento del traffico mercantile; **11.713** interventi per la vigilanza sulle attività operative delle navi passeggeri e traghetti Ro/Ro che hanno toccato i porti nazionali e **50.848** interventi di verifica della "marca di bordo libero" posta sulla murata delle navi, a garanzia della sufficiente riserva di galleggiabilità a seguito dei carichi imbarcati. In esito a questi ultimi, sono state rilevate **111** infrazioni.

Per quel che concerne invece l'attività ispettiva a bordo del naviglio estero giunto nei porti nazionali (Port State Control), sono state ispezionate le seguenti unità classificate "a rischio" (**Priority 1** o **Priority 2**) poiché in possesso di requisiti di sicurezza *sub-standard* e, pertanto, soggette alle verifiche finalizzate al ripristino delle condizioni di sicurezza:

- **132** navi Priority 1 con profilo di rischio alto;
- **1045** navi Priority 1 con profilo di rischio standard o basso;
- **451** navi Priority 2 nei vari profili di rischio previsti (*company con performance low-very low, bandiera in gray/black list; unexpected factor*).



A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi **201** provvedimenti di "fermo nave" e **6** provvedimenti di "nave bandita", ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al relativo MoU (Memorandum of Understanding). Sono state 6 anche le navi mercantili nazionali detenute a seguito di ispezioni PSC condotte nelle regioni Paris MoU, Tokyo Mou e USCG. Tutte sono state sottoposte a ispezione nazionale.

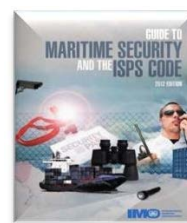
Anche le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata **ship security**, hanno continuato a coinvolgere il Corpo delle Capitanerie di porto quale struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi. In particolare, a bordo delle navi nazionali e di quelle straniere approdate nei porti italiani, in attuazione delle specifiche norme del Codice ISPS (*International Ship and Port facilities Security code*), sono state effettuate **349 ispezioni** occasionali e DAO per verificare la piena aderenza agli standard fissati, a fronte delle 330 previste. Dal personale a terra sono state eseguiti **25.597** controlli di security alle 354 **port facilities** esistenti sul territorio nazionale (punti di interfaccia nave-porto, particolarmente sensibili per gli aspetti di che trattasi) e **358** visite specifiche per attestarne i **piani di sicurezza**.

Sono stati **26.539** i controlli su passeggeri e veicoli in transito negli ambiti portuali, con **51** irregolarità riscontrate. Una nota positiva è il rapporto tra controlli eseguiti e irregolarità riscontrate che è passato dallo **0,04%** del 2021 allo **0,01%** del 2022. L'attività di *security* posta in essere annota anche i seguenti dati: **1.164 uscite in mare** per vigilanza, ai fini della prevenzione; **1.223 missioni** eseguite dalle unità navali della Guardia costiera, per controlli antiterrorismo e **17.424 miglia percorse** complessivamente per tale attività.

Al fine di incrementare la prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima, il Corpo ha posto in essere diverse attività finalizzate anche ad una proposta di modifica del codice navigazione e del relativo regolamento. Nel corso dell'anno 2022 la complessa tematica è stata oggetto di ulteriori iniziative legate alla ricorrenza dell'80esimo anniversario del **Codice della navigazione**, nell'ambito della quale, il Comando generale ha organizzato, grazie alla collaborazione con le competenti strutture del Mit e le Cattedre di diritto della navigazione delle Università "Sapienza" di Roma, dell'Università di Cagliari e quella di Udine, una serie di eventi e convegni tematici sul tema: "*1942-2022. Gli ottant'anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro*", che si sono conclusi nel mese di dicembre 2022. All'esito dei lavori e delle varie giornate di studio tenutesi sul tema, verrà redatta e pubblicata una relazione conclusiva dei convegni, che sarà partecipata al vertice politico quale contributo per l'attivazione del previsto iter normativo per la riforma del Codice della navigazione. Nel corso del 2023, all'esito delle determinazioni che verranno assunte dal vertice politico, potrà essere formulato un articolato contributo, elaborato sulla base degli approfondimenti già svolti.

In merito alle verifiche da eseguire sulle modalità di **svolgimento dei corsi** di formazione del personale marittimo presso tutti i Centri autorizzati ed operativi (44), c'è da evidenziare che su una media annua di 35 Centri operativi sono state effettuate ispezioni su 151 corsi (mediamente 38 a trimestre). Il ciclo di verifiche presso gli **Organismi di valutazione** della conformità degli equipaggiamenti marittimi e stato, invece, regolarmente effettuato eseguendo i previsti controlli presso tutti gli Organismi notificati dell'aliquota programmata. Le predette attività sono finalizzate ad assicurare una idonea formazione dei marittimi imbarcati e la piena rispondenza, ai previsti standard di conformità, degli equipaggiamenti marittimi in uso a bordo del naviglio mercantile.

Ai sensi del decreto legislativo n. 196/2005 il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera è l'autorità competente a svolgere le attività



di **monitoraggio e informazione del traffico navale** inteso come funzioni di raccolta dati e scambio di informazioni finalizzate a:

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

Per questo motivo, il Comando ha come obiettivo quello di ***mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione.*** Orbene, nella sala monitoraggio della Centrale Operativa IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*) sono allestite postazioni operative configurate per l'espletamento delle attività di monitoraggio e informazione del traffico marittimo, in grado di interagire con i vari sofisticati sistemi componenti la piattaforma VTMISS (*Vessel Traffic Management and Information System*), tra i quali si citano:

- LRIT – (*Long Range Identification and Tracking*) sistema per la ricezione delle informazioni satellitari,
- AIS – (*Automatic Identification System*) rete per la ricezione di informazioni trasmesse dalle navi,
- VTS – (*Vessel Traffic Service*) servizio volto ad incrementare la sicurezza del traffico marittimo e proteggere l'ambiente,
- NAVTEX – (*Navigational Text Warning*) servizio per l'invio di avvisi e bollettini di navigazione e meteorologici.

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

- **l'operatività dei siti VTS** in *Full e Limited operational capability* non ha raggiunto il previsto 95%, ma si è attestata al **85%** per una serie di avarie e problematiche tecnico-organizzative verificatesi nel corso dell'anno presso alcuni Centri, ma che si sono protratte solo per pochi giorni;
- la disponibilità oraria annua della **rete AIS nazionale** e del relativo sistema *Pelagus* che si prevedeva di garantire per il 99,8%, è stata bensì garantita al **100%**.

La sicurezza del traffico marittimo, inoltre, non può prescindere dalla condivisione delle informazioni possedute da ciascun Paese contraente, come avviene attraverso la **rete AIS del Mediterraneo** realizzata dal Corpo delle Capitanerie di porto, sotto l'egida dell'EMSA (*European Maritime Safety Agency*).

Il sistema consente di scambiare fondamentali dati concernenti tracce di unità mercantili e pescherecci superiori, soggetti alla SOLAS, tra i Paesi del bacino interessato (oltre all'Italia: Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Portogallo - Madeira e Azzorre incluse -, Romania, Slovenia, Spagna - Canarie incluse - e Malta) e la stessa





EMSA. L'obiettivo di assicurare la disponibilità della rete e del relativo sistema MAREΣ per il 99,8% di ore annue, garantendo costantemente la gestione di tutte le informazioni provenienti dai paesi partecipanti, è stato conseguito al **100%**.

Per l'anno 2022 è stata anche programmata, con riferimento alle postazioni informatiche in uso al Corpo, la sostituzione del 15% di tutto il "parco macchine" esistente, ovviamente eliminando le attrezzature più vetuste o meno performanti. Nel corso dell'anno è stato possibile sostituire effettivamente 1.342 postazioni informatiche, delle 8.245 in uso, con un rapporto pari al 16% .

Riguardo al completamento e allo sviluppo evolutivo del **sistema informativo PMIS** (*Port management & information system*) per l'implementazione della NMSW (*National maritime single window*), la digitalizzazione delle formalità amministrative connesse all'arrivo ed alla partenza delle navi nei porti nazionali e per l'evoluzione dei processi di interoperabilità con gli altri sistemi, sono stati realizzati tutti gli interventi previsti per i 58 porti nazionali interessati. Ai sensi della Legge n. 221/2012 di attuazione della Direttiva 2010/65/UE, il sistema PMIS rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani. Esso deve assicurare l'interoperabilità con il sistema *Safe Sea Net*, il sistema informativo delle Dogane e con le piattaforme realizzate dalle autorità portuali per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo.



Anche nell'esercizio finanziario 2022 figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dal Sig. Ministro, quello concernente la **cooperazione** ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo. Ciò, per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri, cercando di **rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'Unione Europea**.

Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo. Con riferimento ai programmi sopra dettagliati, gli stessi sono stati conseguiti come appresso indicato.

I previsti tre programmi di **Coast Guard Function** e l'attività amministrativa finalizzata a predisporre gli atti necessari per la stipula di un nuovo accordo in materia SAR sono stati portati a termine regolarmente, come pure l'attuazione delle **2 nuove normative** introdotte in materia di sicurezza marittima.

Anche i **44 consessi** organizzati in materia di sicurezza della navigazione hanno visto la partecipazione dei rappresentanti della Guardia costiera italiana, eccetto due, temporalmente organizzati in concomitanza con altrettanti impegni istituzionali non previsti e non procrastinabili.

### 1.7 Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto

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" ed è articolato in due obiettivi operativi.

Il primo obiettivo, in linea sia con le aspettative dell'utenza di settore (*stakeholder*), mira a **migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza.**

Sempre particolare importanza è stata data all'attività prevalentemente estiva che mira a garantire il corretto svolgimento della nautica da diporto ed il rispetto degli *standard* di sicurezza previsti dalle locali ordinanze emesse per tutelare i diportisti stessi ed i bagnanti in generale (primo programma d'azione dell'obiettivo). Al riguardo, si è provveduto ad emanare o rivedere, a cura dei competenti Capi di compartimento e di Circondario marittimo, le apposite ordinanze che disciplinano l'intero settore turistico-balneare, con un'azione successiva di controllo, al fine di verificarne la puntuale osservanza.

L'obiettivo stabilito per il 2022 per la **sicurezza di bagnanti e diportisti** (147.800 controlli), è stato pienamente raggiunto con **152.683** controlli eseguiti a livello nazionale che, in un contesto di grande afflusso da parte dell'utenza motivata anche per il temporaneo regredire della pandemia nei mesi estivi, rappresenta un adeguato traguardo. L'operazione "**Mare sicuro**" - che si è protratta dal 18 giugno al 18 settembre - ha visto impegnati quotidianamente 3.000 donne e uomini del Corpo, oltre 400 mezzi navali e 16 mezzi aerei dislocati lungo le coste del Paese e pure sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore, pronti a intervenire in caso di emergenze e pericoli di annegamento.

Particolare attenzione si è rivolta all'accertamento della scrupolosa osservanza - da parte dei concessionari, assistenti bagnanti, sodalizi pubblici e privati - delle



disposizioni inerenti la sicurezza della balneazione contenute nelle specifiche ordinanze (servizio di salvamento, zona di mare riservata alla balneazione, corridoi di lancio, segnaletica per mancanza del servizio di salvataggio e per situazioni di pericolo per i bagnanti, ecc). Nel dettaglio, le azioni di controllo sui comportamenti non conformi alle disposizioni delle predette **ordinanze di sicurezza balneare** e, quindi, di

potenziale pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- **43.029** controlli effettuati in mare dalle motovedette, con **1.288** infrazioni rilevate;
- **32.895** controlli a terra eseguiti dal personale militare, con **1.551** infrazioni rilevate.

Ancora in tema di **tutela dei bagnanti**, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata soprattutto nei giorni di massimo afflusso, privilegiando gli interventi delle motovedette costiere negli specchi acquei più frequentati per la balneazione – al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare appositamente riservate – ridimensionando, piuttosto, i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare e i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare, in armonia agli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni.

Per quel che concerne, invece, i **controlli di sicurezza alle unità da diporto**, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è proseguito il progetto “Bollino blu” avviato negli ultimi anni per conciliare le contrapposte esigenze di controllare ed essere controllati senza sovrapposizioni.

L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi per l'Amministrazione. Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione. Nel 2022 sono stati complessivamente rilasciati 5622 bollini blu.

Restando in tema di **navigazione da diporto** si evidenziano:

- Come attività tecnico-operativa:
  - **1.289** unità da diporto soccorse/assistite;
  - **3.231** diportisti soccorsi/assistiti;
  - **111** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto.
- Come attività amministrativa:
  - **36** navi iscritte negli appositi registri e **20** cancellate;
  - **105** unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e **1335** cancellate;
  - **29.238** candidati esaminati per il conseguimento di patente nautica;
  - **13.714** patenti nautiche rilasciate;
  - **37.860** istanze di aggiornamento di patenti nautiche presentate;
  - **205** patenti revocate e **72** sospese.

Il secondo programma d'azione dell'obiettivo in esame focalizza gli interventi, lungo i quasi ottomila chilometri di costa nazionale, posti in essere dal personale militare dei Comandi territoriali del Corpo per:

- contrastare, in via preventiva e repressiva, gli abusi sul demanio marittimo;
- assicurare il rispetto delle clausole stabilite in sede di concessione demaniale;
- tutelare gli usi comuni del mare ed il libero accesso al litorale fruibile.

I **controlli in ambito demaniale marittimo** sono stati eseguiti, per quanto possibile, come interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori, mediante approfondite ispezioni volte a scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni illecite, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti. Non sono mancati, altresì, gli interventi di natura repressiva, laddove necessario.

Durante la stagione estiva, come accennato in precedenza, i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti ed impianti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. Non meno scrupolosa è stata la verifica delle strutture balneari anche al fine di restituire, in presenza di occupazioni *sine titulo*, gli arenili alla libera fruizione e per garantire, in ogni caso, il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia.

L'attività, espletata principalmente nel secondo semestre anche per le restrizioni legate alla pandemia, è stata predisposta sempre di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò allo scopo di procedere celermente alle demolizioni d'ufficio delle eventuali opere abusive.

I pertinenti dati di consuntivo, di seguito riportati, evidenziano l'ottimo grado di raggiungimento dell'obiettivo prefissato (197.200 controlli) ed espongono i provvedimenti di conseguenza adottati che, rispetto allo scorso anno, fanno registrare una generalizzata diminuzione delle infrazioni:

- **199.442 controlli effettuati dal personale a terra, di cui 72.485 per la verifica del libero accesso alle spiagge;**
- **287 notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria;**
- **94 sequestri penali eseguiti;**
- **1157 illeciti amministrativi contestati.**

L'attività di **controllo in ambito portuale**, come prevista dall'ultimo programma d'azione dell'obiettivo, si è realizzata allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, anche per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti. L'obiettivo prefissato (129.600 interventi di controllo) è stato pienamente raggiunto con complessivi **131.646 interventi**. L'attività ha prodotto **8.767 accertamenti di illecito** per accessi non autorizzati e divieti di sosta. Inoltre, guardando sempre alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano le seguenti attività:

- **36 piani di sicurezza** degli impianti portuali approvati;
- **34 valutazioni** di sicurezza sugli stessi concluse;
- **110 revisioni** periodiche delle valutazioni effettuate;
- **115 esercitazioni** di sicurezza degli impianti eseguite.



Il secondo obiettivo operativo **Migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza e i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030**, è organizzato in fasi concernenti la lotta agli inquinamenti, la difesa delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso e la tutela delle risorse ittiche; si premette che il Centro di responsabilità amministrativa non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate. Grazie, però, ad apposite convenzioni e accordi con i corrispondenti Dicasteri, una parte dell'attività operativa svolta dai mezzi aeronavali, terrestri e LAM (laboratori ambientali mobili) si è resa possibile con oneri sostenuti da quei Vertici funzionali.

L'attività in riferimento richiede, anche in questo caso, una alta e peculiare **specializzazione professionale** del personale dedicato che, per il 2022, prevedeva il coinvolgimento di 247 militari. L'alto numero di casi Covid-19 verificatisi tra i partecipanti ai corsi, ha determinato la specializzazione di **193 militari**, con il parziale raggiungimento dell'obiettivo.

Iniziando dunque dalla **difesa ambientale**, l'attività si è inizialmente concretizzata, come in passato, in iniziative finalizzate alla prevenzione attraverso il canale fondamentale dell'informazione, per quanto resosi possibile in ragione dell'emergenza sanitaria in atto, più volte menzionata. L'opera di sensibilizzazione ha riscosso sempre notevole apprezzamento ed ha coinvolto i vari Enti gestori di aree marine protette, per fornire materiale divulgativo all'utenza nautica sulle norme che regolano la fruizione di tali delicatissimi ambienti.

A ciò, si è aggiunta l'attività di controllo lungo la fascia costiera e nei luoghi di particolare interesse (aree marine protette, riserve naturali, zone a protezione speciale e siti di interesse comunitario) con azioni di vigilanza, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) ed interventi di carattere repressivo verso scariche abusive, sversamenti di navi o scarichi in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.



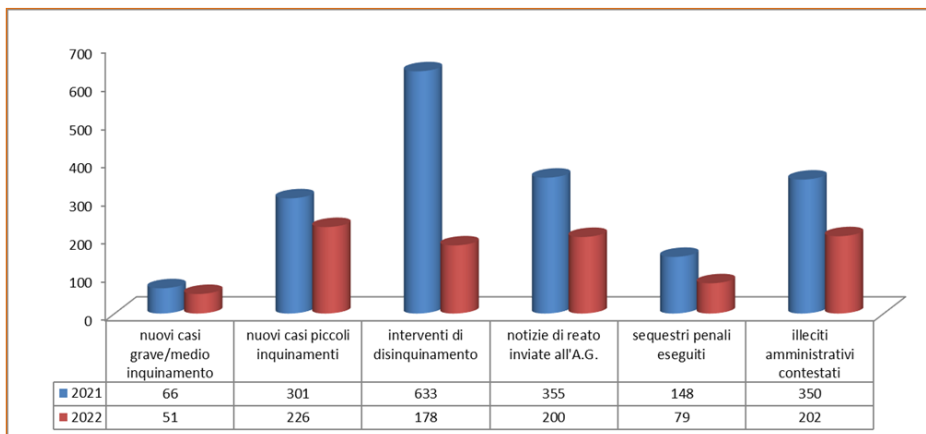
La componente navale, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le altre amministrazioni, ha eseguito in mare la seguente attività, percorrendo **190.831 miglia** nautiche ed effettuando **57.513 controlli**:

- **23.056** missioni per controlli antinquinamento e vigilanza ambientale;
- **4.708** missioni per controllo sulle riserve marine;
- **3.626** missioni per il campionamento e monitoraggio delle acque.

La componente aerea, invece, ha eseguito **973 ore di volo** per svolgere 355 missioni per antinquinamento, vigilanza ambientale e sulle riserve marine.

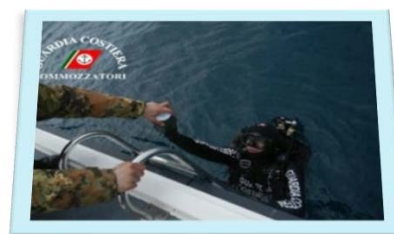
Le squadre di personale a terra, infine, hanno effettuato complessivamente **232.487 interventi** per attività di prevenzione o disinquinamento. I **controlli** eseguiti a livello nazionale per la **salvaguardia ambientale** (inclusa l'attività di campionamento delle acque svolta dal personale tecnico dei LAM) sono stati, rispetto ai 171.500 programmati, **157.601**, che però non contemplano anche gli output dell'attività svolta dal personale imbarcato sulle unità navali del Corpo.

Nel successivo grafico sono riportate le informazioni inerenti agli esiti dell'attività in questione, messi a confronto con gli analoghi dati dell'anno precedente. La loro comparazione pone in rilievo il sensibile decremento delle attività illecite perpetrate nei confronti dell'ambiente marino e costiero, tenuto pure conto che i controlli effettuati nel 2022 sono stati di poco inferiori a quelli dell'anno 2021 (controlli a mare e a terra: nel 2021 furono 221.244, nel 2022 sono stati 215.114).



I contesti ed i risultati dello sforzo compiuto sono appresso riportati:

- **51** nuovi casi di grave/medio inquinamento;
- **226** nuovi casi di piccoli inquinamenti;
- **178** interventi di disinquinamento
- **200** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- **79** sequestri penali eseguiti;
- **202** illeciti amministrativi contestati.



Proseguendo sul tema ambientale, l'attività delle Capitanerie di porto quest'estate si è arricchita della presenza operativa di un drone (velivolo a pilotaggio remoto) che l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) ha messo a disposizione della Guardia costiera italiana per la campagna estiva 2022, non solo per consentire un più incisivo monitoraggio dei traffici marittimi e maggiore sorveglianza sul mare, ma anche per monitorare i grandi vertebrati marini del Santuario Pelagos.

Per ciò che concerne la tutela del **patrimonio archeologico sommerso**, le missioni effettuate dalla componente navale per la vigilanza sui beni in questione sono state **2.030** che, sommate alle 4.782 eseguite per la salvaguardia delle biodiversità, risultano di poco inferiori al target programmato (6.812 missioni effettuate su 7.200 previste).

I militari appartenenti ai cinque **Nuclei subacquei** del Corpo hanno effettuato, tra l'altro, una serie di interventi che hanno condotto al rinvenimento di **14 reperti** storici consegnati alle competenti Soprintendenze, mentre le squadre di personale a

terra hanno complessivamente eseguito **1.072 controlli** su siti archeologici presenti lungo le coste.

Passando alla **sorveglianza sullo sforzo di pesca** e sulle attività economiche connesse, c'è da dire che è istituito, presso la Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) che, nell'espletamento dei propri compiti, si avvale delle strutture periferiche presenti presso ciascuna delle 15 Direzioni marittime, denominate Centro di controllo area pesca (CCAP).

Con l'entrata in vigore del nuovo regolamento "controlli" e delle disposizioni europee, oltre ai compiti di monitoraggio e contrasto alle attività illegali sull'intera filiera di pesca, il CCNP è stato individuato quale responsabile della tenuta del Registro nazionale delle infrazioni, dove confluiscono tutti gli illeciti commessi in materia di politica comune della pesca.

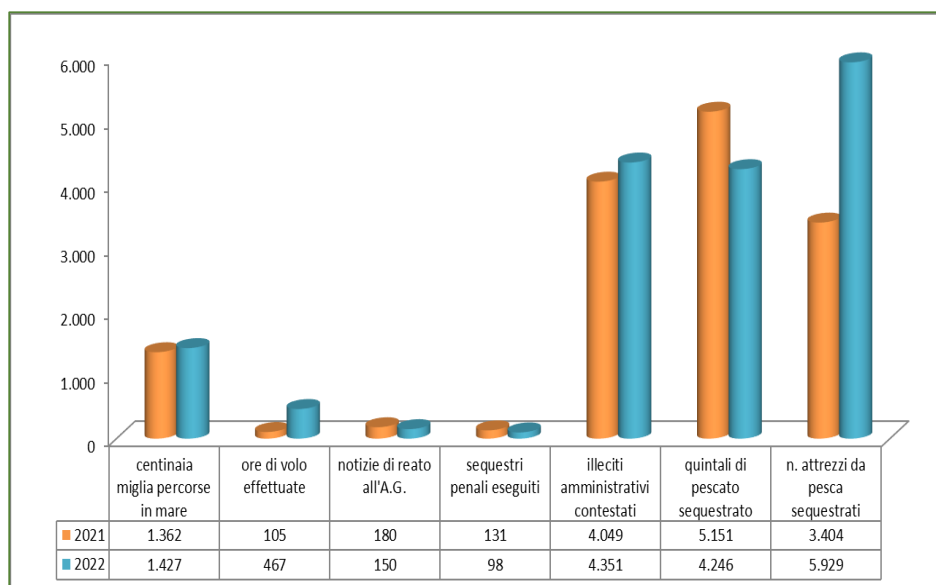
Nel 2022 gli interventi di **controllo sulla filiera di pesca**, fisicamente eseguiti sia in mare che a terra, sono stati **104.619**. L'obiettivo prefissato di **101.000** controlli è stato, pertanto, raggiunto e superato.

I controlli eseguiti **a terra** da squadre di personale appositamente formato hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso, anche con operazioni complesse coordinate a livello nazionale, per verificarne la tracciabilità ed il suo corretto stato di conservazione, a tutela dei consumatori. I controlli effettuati **in mare** a bordo delle unità da pesca hanno riguardato, piuttosto, l'utilizzo delle attrezzature da pesca consentite e la regolarità/validità delle autorizzazioni, dotazioni, equipaggiamenti dei pescherecci stessi.

I risultati complessivi dell'attività svolta sono di seguito riportati:

- **1.427** miglia nautiche percorse dai mezzi navali
- **467** ore di volo effettuate dalla componente aerea;
- **150** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- **98** sequestri penali eseguiti;
- **4.351** illeciti amministrativi contestati;
- **4.246** quintali di prodotti ittici sequestrati;
- **5.929** attrezzi da pesca sequestrati.

Gli output complessivi dell'attività svolta sono riportati nel seguente grafico, nel quale gli stessi sono messi a confronto con gli analoghi risultati dell'anno precedente.





## **Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici”**

### **Obiettivi strategici correlati:**

#### **2.1 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” al programma 14.11 “*Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali*”.

In tale ambito, il Ministero al fine di migliorare la mobilità sulle reti stradali ha promosso in particolare la vigilanza e il monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali e delle strade di interesse nazionale, gestite da Anas SpA, il finanziamento dei percorsi di ciclovie, attraverso l'attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, l'attuazione della Strategia Nazionale Aree interne – per il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della Componente M5C3 del PNRR, declinando le attività in sei 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 sei casi su dieci (interventi 1, 3, 5, 6, 7 e 10) gli avanzamenti conseguiti sono stati superiori a quelli previsti (complessivamente è stata conseguita una produzione superiore a quella prevista del 13,77%), per un solo intervento (intervento 8) l'avanzamento è stato uguale a quello programmato, mentre per tre interventi (interventi 2, 4 e 9) gli avanzamenti conseguiti sono stati inferiori a quelli previsti (complessivamente è stata conseguita una produzione inferiore a quella prevista del 53,13%). I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione

realizzata nel corso del 2022 è risultata inferiore a quella prevista ad inizio anno del 16,45%.

*Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali eventi correttivi (importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/21	Produzione stimata anno 2022	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/22	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/22	Importo produzione 1° semestre effettiva al 30/06/22	Importo produzione 2° semestre effettiva al 31/12/22
1	<b>Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarole Rocca.</b> 1° lotto: Fontevivo - Trecasali - Terre Verdiane	254,20	240,20	14,00	254,20	100,00%	8,10	5,30
2	<b>Autostrada A8 Milano - Varese.</b> Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 2	60,90	32,60	19,00	51,60	84,73%	5,60	7,30
3	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1	179,40	175,60	3,80	179,40	100,00%	2,90	5,50
4	<b>Autostrada A4 Milano - Brescia.</b> Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1	154,80	133,40	21,40	154,80	100,00%	5,90	5,80
5	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2	383,20	332,40	50,80	383,20	100,00%	15,40	11,70
6	<b>Autostrada A4 Torino - Milano.</b> Interventi di ammodernamento ed adeguamento dal km 121+000 al km. 124+975. Lotto 2.3	26,50	23,30	3,20	26,50	100,00%	5,20	4,20
7	<b>Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano.</b> Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate)	77,80	76,40	1,40	77,80	100,00%	0,30	1,40
8	<b>Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano.</b> Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2	169,60	117,90	22,40	140,30	82,72%	10,50	17,90
9	<b>Autostrada A7</b> Nodo di San Benigno lotto 2	19,30	2,94	6,40	9,34	48,39%	3,40	3,50
10	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord	146,30	135,40	10,90	146,30	100,00%	10,50	4,70
	<b>Totale</b>	<b>1.472,00</b>	<b>1.270,14</b>	<b>153,30</b>	<b>1.423,44</b>	<b>96,70%</b>	<b>67,80</b>	<b>67,30</b>

Riguardo la **vigilanza e il monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da Anas SpA**, l'obiettivo del Ministero, per l'anno 2022, si è sviluppato attraverso le attività di vigilanza sull'esecuzione delle opere comprese nel Programma degli interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016 (art. 15-ter decreto-legge n. 189/2016, convertito in legge n. 229/2016; O.C.D.P.C. n. 408/2016).

Il soggetto attuatore è l'apposita struttura di Anas S.p.A, che sviluppa le reti già realizzate, intervenendo prioritariamente sulla manutenzione o sulla sostituzione delle opere esistenti, per recuperarne e/o migliorarne la funzionalità, mettendo in sicurezza i punti di collegamento che rivestono una funzione di vitale importanza per l'economia dei territori, con l'obiettivo di decongestionare e fluidificare il traffico, rendendo più agevoli gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci.

Il Ministero deve assicurare il coordinamento operativo e il monitoraggio come stabilito all'art. 4, comma 4, nonché, in via generale, le funzioni previste dall'art. 4, comma 3, dell'ordinanza n. 408/2016 del Programma (PIANO SISMA 2016) e dell'ordinanza n. 444/2017. Il Ministero, pertanto, esegue, attraverso sopralluoghi sui cantieri di cui al predetto Programma, periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo volte a verificare lo stato di realizzazione degli interventi e la coerenza rispetto alla programmazione. Le risultanze delle verifiche sono illustrate in un report sintetico che viene commentato con la predisposizione di una apposita Relazione.

Il Programma, organizzato per classi di intervento e ordine di priorità, è focalizzato sugli interventi minimi da attuare per il pronto ripristino e messa in sicurezza della viabilità direttamente danneggiata dagli eventi sismici e non attua dunque interventi urgenti per la tutela e l'incolumità di beni e persone, né quelli di completamento della ricostruzione delle infrastrutture o di loro miglioramento. Gli interventi previsti nel Programma risultano ripartiti tra le Regioni in proporzione all'estesa della rete stradale interessata dagli eventi sismici, oltretutto dalla severità delle azioni a cui sono state soggette le opere.

Negli anni è stato necessario anche rimodulare il Programma, in particolare a partire dal 2021, è stata condotta la composizione dell'ottavo Stralcio del Programma in piena continuità metodologica ed operativa con le attività condotte dal 2016, per l'attuazione degli interventi del Piano complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016.

Tale stralcio ha previsto l'attuazione di sedici interventi, di cui dieci finanziati per sola progettazione per un importo pari a €37.000.000 e sei finanziati per lavori per €140.000.000. Successivamente nel 2022, il Ministero ha autorizzato la rimodulazione dell'importo di alcuni interventi a seguito dell'incremento dell'importo dei lavori registrato per l'aggiornamento delle progettazioni di fattibilità tecnico economica già redatte e oggetto di positiva Conferenza di Servizi preliminare, al nuovo prezzario Anas 2022. Relativamente agli interventi dell'ottavo stralcio del Programma relativi al Fondo Complementare al PNRR, nel rispetto della milestone del 30 giugno 2022 definita per l'attuazione degli stessi, sono stati approvati i Progetti di Fattibilità Tecnica e Economica degli interventi finanziati per lavori.

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 Tirreniche
10. Ciclovie Adriatiche.

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

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

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

Il percorso attuativo sotteso alla realizzazione di ciascuna ciclovie 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 e sono pervenuti i progetti di fattibilità tecnica ed economica, tutti esaminati dai rispettivi Tavoli tecnici operativi, GRAB di Roma, Ciclovie VEN-TO e Ciclovie del SOLE. In particolare, l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie GRAB si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico ed è stato finanziato il progetto definitivo della intera ciclovie.

Nel corso del 2020, 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: ciclovie VEN-TO, ciclovie SOLE, ciclovie Acquedotto pugliese.

Nel 2021 sono stati esaminati i progetti di fattibilità tecnica ed economica delle seguenti ciclovie: Ciclovie Tirrenica, Ciclovie Trieste - Venezia, Ciclovie Adriatica, Ciclovie della Magna Grecia, Ciclovie del Garda e Ciclovie della Sardegna, pervenuti da parte delle Regioni capofila a partire dal 31 agosto 2021, progetti che individuano anche il 1° lotto funzionale da realizzare con finanziamento assegnato dal DM 29 novembre 2018, n. 517.

Per ognuno di essi è stato convocato il relativo Tavolo tecnico operativo ai fini del parere, previa istruttoria da parte del Ministero di concerto con il Ministero della cultura.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, finanziato con la disciplina del Regolamento (UE) 2021/241, nell'ambito della Missione 2 Rivoluzione verde e transizione ecologica - componente M2C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - investimento 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica, assegna l'importo complessivo di euro 600.000.000,00 alla realizzazione della rete nazionale delle ciclovie. In particolare, la misura M2C2 -investimento 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica prevede una dotazione di 400 milioni di euro per la realizzazione di "Ciclovie turistiche" per il quale si prevede, entro il giugno 2026, la costruzione di almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili.

In attuazione di quanto previsto dal PNRR il Ministero si è attivato per assegnare alle Regioni e alla Provincia Autonoma di Trento e Città metropolitana di Roma 400 milioni per gli anni dal 2021 al 2026, per la realizzazione di almeno 1.235 chilometri aggiuntivi.

Il piano di riparto allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della attività culturali e il Ministro del turismo, del 12 gennaio 2022, n. 4, ha assegnato alle dieci ciclovie turistiche prioritarie del sistema nazionale delle Ciclovie Turistiche, di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n.208 e successive modifiche, le predette risorse e gli obiettivi chilometrici da raggiungere nel rispetto delle scadenze previste nell'ambito del PNRR.

Nel corso del 2022 sono state erogate in favore dei Soggetti attuatori le risorse riferite alle annualità 2021 e 2022 previste dal DI 4/2022 per complessivi euro 67.293.546,57 su fondi statali oltre a tre disposizioni di pagamento emesse a titolo di anticipazioni a valere su fondi UE, per un importo complessivo di euro 6.161.345,89.

Il Ministero ha svolto il monitoraggio delle attività tramite il sistema ReGiS, della Ragioneria generale dello Stato.

Per quanto concerne l'**attuazione della Strategia Nazionale Aree interne – miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della Componente M5C3 del PNRR**, il Ministero si è impegnato per il miglioramento e la sicurezza della mobilità e dell'accessibilità, recuperando pienamente il deficit di manutenzione della rete stradale secondaria, e per aumentare l'accessibilità delle Aree Interne, definite dalla Strategia Nazionale delle aree Interne (SNAI 72 aree interne -1077 comuni - 2 milioni di abitanti).

L'obiettivo è quello di riqualificare circa 2.000 km di strade provinciali, comprendendo le opere d'arte serventi. Le risorse sono ripartite tra le Aree Interne in base ai criteri della popolazione residente, della lunghezza delle strade principali, dei rischi in relazione all'accelerazione sismica, alle situazioni di dissesto idrogeologico ed alla disponibilità del trasporto pubblico locale.

Nel corso del 2022, sono stati predisposti settantadue piani di intervento da parte di Province e Città metropolitane ed i relativi decreti direttoriali di approvazione, di concerto con il Ministero per il sud e la coesione territoriale; i soggetti attuatori hanno predisposto i corrispondenti progetti di intervento e la pubblicazione dei relativi bandi di gara per la realizzazione degli interventi e, in relazione a tutti i progetti, il Ministero ha potuto verificare l'avvenuta predisposizione e pubblicazione.

Riguardo la **pianificazione strategica per gli investimenti del settore stradale e autostradale**, il Ministero si è impegnato nella elaborazione di un documento strategico finalizzato a rendere più efficienti le attività di pianificazione e ad assicurare il coordinamento tra gli investimenti stradali e il complesso degli investimenti sul territorio, per realizzare una mobilità intelligente e sostenibile, tenuto conto dei progetti contenuti nel PNRR.

Nel luglio 2022 è stato pubblicato sul sito istituzionale del Ministero il “Documento Strategico della Mobilità Stradale” che prevede la pianificazione degli interventi per i prossimi cinque anni, dal 2022 al 2026.

Come concordato nelle audizioni presso le commissioni parlamentari competenti, anche il Documento strategico della Mobilità Stradale, pur in mancanza di un obbligo normativo, è stato trasmesso alle Camere a puro scopo informativo. I due documenti strategici, quello relativo alla mobilità stradale e quello relativo al settore ferroviario, già inviato al Parlamento nel dicembre 2021, delineano un contesto coordinato di azioni rivolte al perseguimento di un sistema sostenibile e interconnesso per i passeggeri e per le merci, da attuare grazie alle risorse rese disponibili dalle leggi di Bilancio. Il testo si articola in tre parti: nella prima vengono specificati gli obiettivi strategici alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci; nella seconda è descritto lo stato di attuazione del contratto di programma Anas 2016 – 2020 e la finalizzazione delle risorse dell’anno 2021; nella terza parte viene descritta la metodologia di valutazione ex ante, in itinere ed ex post degli investimenti in campo stradale e il sistema di premialità e penalità per le imprese, in considerazione delle analisi sull’evoluzione della domanda di trasporto.

Il documento illustra la dinamica della domanda di mobilità e le misure per l’adeguamento del livello del servizio stradale e delle attività manutentive, oltre a individuare i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi, in sintesi

- descrive lo scenario per lo sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali in un’ottica di programmazione di medio-lungo periodo;
- evidenzia gli obiettivi di estensione e riqualificazione della rete;
- definisce i programmi prioritari e le metodologie di misurazione dei benefici connessi agli interventi programmati;
- è coerente con le indicazioni programmatiche sugli interventi di potenziamento della rete stradale di interesse nazionale e sulle misure di sviluppo sostenibile del territorio rappresentate nell’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze (Def).

Per quanto riguarda *l’intensificazione e l’accelerazione dei programmi e degli interventi finanziati dal fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e dai fondi della politica di coesione europea e nazionale, e monitoraggio dell’utilizzo di tali fondi*, 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 stato ripartito con 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 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 elaborazione della relazione finale con le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Il finanziamento di che trattasi riguarda interventi infrastrutturali eterogenei (stradali, ferroviari, etc.) afferenti a diversi soggetti aggiudicatori e riconducibili a diverse proprietà e gestioni (nazionali o territoriali e locali). Tra gli interventi si fa menzione di quello finalizzato a garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026 sotto il profilo ambientale, economico e sociale, in un'ottica di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e da realizzare, per le opere di infrastrutturazione e per l'accessibilità. I territori sono quelli delle regioni Lombardia, Veneto e delle province autonome di Trento e Bolzano. Data l'interdisciplinarietà degli interventi, è stato individuato nella società Milano-Cortina 2026 un soggetto aggiudicatore unico, al quale sono stati attribuiti poteri commissariali speciali per realizzare le opere necessarie alle Olimpiadi.

Nel luglio 2022 è stata raggiunta l'intesa sullo schema di ripartizione delle risorse, pari a 324 milioni di euro, e sulla destinazione di 70 milioni di euro, allocati con la legge di Bilancio 20121 nei capitoli del Mit, per ulteriori interventi connessi all'evento.

Nell'agosto 2022 è stata adottata dal Ministero la direttiva sul programma di attività della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., società partecipata dal Mit, MEF, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto, dalle Province autonome di Trento e Bolzano. Sono stabilite altresì le modalità per l'esercizio del controllo analogo, d'intesa con le sopracitate Regioni e Province.

Nel settembre 2022 è stato approvato il Piano degli interventi da realizzare in funzione dei giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026.

## **2.2 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”*, ai programmi 13.9 *“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”* e 13.2. *Autotrasporto ed intermodalità*.

L'obiettivo strategico è stato articolato in due obiettivi operativi, finalizzati all'attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle “infrastrutture per le ZES”, previsti dalla Strategia nazionale per le aree interne, nell'ambito della componente M5C3 del PNRR, e all'Elaborazione del Piano generale della logistica (PLG) previsto dalla componente M3C2 del PNRR.

L'obiettivo degli *investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES), previsti nell'ambito della componente M5C3 del PNRR*, è quello di garantire l'efficacia della riforma che introduce le ZES, evitando ulteriori ritardi nello sviluppo economico nelle zone del Mezzogiorno che dispongono già di una base produttiva. I progetti previsti dalla misura devono favorire la competitività e lo sviluppo economico delle ZES attraverso urbanizzazioni primarie, come definite dalla normativa italiana e il collegamento di tali aree con le reti stradali e ferroviarie.

Gli interventi puntano a incentivare le imprese e le aziende a collocare le loro attività produttive nelle ZES per questo gli investimenti infrastrutturali riguardano:

- i collegamenti dell'ultimo miglio con porti o aree industriali;
- la digitalizzazione della logistica,
- urbanizzazioni o lavori di efficientamento energetico;
- il rafforzamento della resilienza dei porti.

Entro la fine dell'anno 2023 gli interventi previsti dal PNRR sono:

- n. 22 per il collegamento di "ultimo miglio", volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree industriali e la rete ferroviaria TEN-T;
- n. 4 per il potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

Il decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021 del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale:

- ha ripartito le risorse destinate alla misura M5C3 – Investimento 4 “*Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali*” del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per un importo complessivo pari a 630 mln di euro, con l'individuazione dell'elenco degli interventi, per un numero complessivo pari a quarantadue;
- ha previsto con scadenza marzo 2022 l'obbligo per i soggetti attuatori dei progetti (RFI, Anas e alcune Autorità di sistema Portuale, le Autorità di governo delle ZES della Campania, della Sicilia occidentale, della Sicilia orientale, dell'Abruzzo, Ionica e Adriatica) di inviare al Ministero le analisi DNSH (***Do No Significant Harm***) per ogni intervento di propria competenza;
- ha previsto la possibilità di erogare, previa istanza da parte del Soggetto attuatore, un'anticipazione delle risorse nel limite del 10% del finanziamento.

Nel corso dell'anno 2022, i soggetti attuatori hanno presentato nei termini le analisi preliminari DNSH che sono state esaminate dai tecnici. Successivamente, al fine di fornire dei chiarimenti ad alcuni soggetti attuatori sulle richieste di integrazione formulate, sono state organizzate delle specifiche riunioni con i soggetti attuatori interessati. Una volta acquisite le integrazioni richieste, sono state predisposte le note di valutazione dell'analisi preliminare DNSH con indicate le raccomandazioni da recepire per la redazione dell'analisi DNSH definitiva; a tal proposito è stata trasmessa la “Guida all'analisi del DNSH per progetti ZES” redatta ad integrazione della guida del MEF (circolare 30 dicembre 2021, n.32).

Come indicato nelle “*Istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR*”, il Ministero ha predisposto ed inviato a ciascun soggetto attuatore un atto d'obbligo per acquisire l'assunzione formale dell'impegno a rispettare gli obblighi derivanti dall'inclusione degli interventi nel PNRR.

Nel dicembre 2022, risultano restituiti ed approvati con decreto direttoriale gli atti d'obbligo degli interventi dei soggetti attuatori per un numero complessivo di trentaquattro interventi su quarantadue.

Gli atti d'obbligo non sottoscritti da parte dei Soggetti Attuatori corrispondono ad un importo complessivo di 132,2 Mln di euro, pari al 20,98% dell'importo complessivo dell'Investimento 4 – Misura M5C3 (630 Mln di euro). Inoltre il Ministero ha fornito relativi modelli di richiesta dell'anticipazione, ricevendo quelle di sette soggetti attuatori, per un numero complessivo di interventi finanziati

pari a ventitré di quarantadue. Pertanto le richieste di anticipazione pervenute, a dicembre 2022, sono le seguenti:

- AdSP Mare di Sardegna (1 intervento);
- Commissario ZES Sicilia occidentale (1 intervento);
- Commissario ZES Sicilia orientale (4 interventi);
- Commissario ZES Abruzzo (6 interventi);
- Commissario ZES Campania (1 intervento su 5);
- Commissario ZES Ionica (3 interventi);
- Commissario ZES Adriatica (7 interventi) – in fase di verifica.

Il Ministero, ai fini di un costante e continuo aggiornamento dello stato di attuazione degli interventi ammessi al finanziamento, nell’ambito del quadro programmatico dei controlli del rispetto dei relativi cronoprogrammi e in linea con gli obiettivi imposti dalle norme di finanziamento, ha avviato un’attività di monitoraggio, dandone informativa a tutti i Soggetti attuatori.

Nell’ambito della componente M3C2 del PNRR è prevista, tra l’altro, la realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando alla dematerializzazione dei documenti e sullo scambio di dati e informazioni e per rendere questi settori più competitivi utilizzando soluzioni tecnologiche innovative per migliorare l’efficienza dei sistemi e ridurre l’impatto ambientale. A tal fine, il Ministero si è attivato per la redazione di un primo schema di **Piano generale della logistica (PLG)**, finalizzato alla realizzazione del sopracitato sistema digitale. Nell’ottobre 2022, è stato pubblicato sul sito istituzionale il documento “Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro”, che contiene dati, analisi e metodi innovativi sulla cui base sono state elaborate le linee di indirizzo per contribuire alla creazione di un sistema di trasporti e della logistica orientato alla crescita economica del Paese, sostenibile, resiliente e inclusivo. Il documento illustra numerose proposte sulle quali basare le future politiche per il trasporto delle persone e delle merci, nella prospettiva della sostenibilità ambientale e sociale, della resilienza alla crisi climatica e ad altri possibili shock futuri. Il documento analizza anche i temi legati all’innovazione tecnologica (decarbonizzazione, transizione digitale e sviluppo di veicoli autonomi e connessi), alla qualità del lavoro, un settore interessato da profondi cambiamenti e da livelli di tutela troppo diversi nei vari comparti, nonché al rapporto tra Stato e mercato nella realizzazione delle infrastrutture e nella gestione dei servizi offerti.

Il documento è frutto del lavoro di 40 esperti nelle materie di competenza del Ministero, i quali, attraverso il ciclo di quattro eventi “Moveo” svolti nel corso dell’anno a Milano, Napoli, Firenze, Roma, hanno ascoltato i portatori di interesse, raccolto istanze e contributi di oltre 300 rappresentanti di organizzazioni che hanno partecipato all’iniziativa. Il documento è stato realizzato utilizzando un approccio inedito, non solo per il metodo, ma anche per la qualità dei dati e delle analisi, grazie all’utilizzo, per la prima volta su questa scala, delle informazioni provenienti dalle SIM dei cellulari e da una pluralità di altre fonti (tra cui consumi di carburante, gestori delle reti, ecc.) per mappare la mobilità delle persone e delle merci.

I dati elaborati mostrano un Paese in forte movimento, più di quanto immaginato finora, così come i forti problemi di accessibilità di alcuni territori. D’altra parte,

viene evidenziato come l'efficacia, la sostenibilità e la resilienza del sistema logistico e di trasporto non derivano unicamente da investimenti sulle infrastrutture fisiche, ma anche da un forte impegno per la decarbonizzazione dei trasporti, la digitalizzazione a tutti i livelli, il miglioramento delle condizioni di lavoro, soprattutto nel settore della logistica, e un bilanciamento maggiore delle relazioni tra lo Stato e il settore privato, temi ai quali sono stati dedicati numerosi rapporti elaborati dal Ministero e pubblicati sul sito istituzionale.

### **2.3 Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l'approvazione della riforma della governance del settore dell'approvvigionamento idrico**

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

L'adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, 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, per la realizzazione delle opere finanziate, anche con riferimento al Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico. Le attività sono finalizzate ad assicurare l'incremento della disponibilità di risorse idriche nelle zone interessate dai lavori.

Nel corso del 2022 il Ministero ha esercitato ogni azione utile di vigilanza ed impulso diretta ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, per quanto di competenza non svolgendo funzioni di Stazione Appaltante.

L'attività di monitoraggio “semestrale” sugli interventi, supportata anche da successivi incontri con i soggetti attuatori, ha permesso l'individuazione di situazioni di criticità nell'avanzamento dell'iter procedurale (autorizzativo – realizzativo) con la relativa formulazione di proposte o iniziative per la risoluzione dei problemi riscontrati.

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

Con riferimento allo stato di avanzamento delle opere presenti nella tabella, si evidenzia che alcuni interventi sono ancora in una fase progettuale e/o autorizzativa, ovvero senza alcun avanzamento di spesa significativo. Inoltre, a seguito dell'aggiornamento dei prezzari regionali, in taluni casi si è reso necessario l'aggiornamento della progettazione per l'adeguamento dei quadri economici degli interventi, conseguentemente ciò ha determinato ritardi più o meno significativi sulle procedure di gara per l'appalto dei lavori.

*Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell'ottica dell'adattamento ai cambiamenti climatici, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi) anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati (Importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 31/12/21	Produzione stimata anno 2022	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/22	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/22	Importo produzione 1° semestre effettiva al 30/06/2022	Importo produzione 2° semestre effettiva al 30/12/2022
1	<b>Regione Sicilia</b> (Comune di Catania). Riutilizzo delle acque depurate dai depuratore di Catania.	7,25	6,67	0,58	7,25	100,00%	0,00	0,00
2	<b>Regione Emilia Romagna</b> (Consorzio di Bonifica di Piacenza). Traversante Mirafiori in Comune di Rivergato e Gazzola (PC) riorganizzazione funzionale delle derivazioni liriche nell'area Val Trebbia (PC).	8,75	4,20	1,50	5,70	65,14%	0,75	1,50
3	<b>Regione Sardegna</b> (Consorzio di Bonifica della Gallura). Intervento di rifacimento e risanamento del canale adduttore alimentato dalla diga sul Fiume Liscia a Caltanali.	19,47	9,50	3,00	12,50	64,20%	1,50	3,00
4	<b>Regione Veneto</b> (Consorzio di Bonifica Lessinio Euganeo Berico). Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB.	20,00	3,50	3,50	7,00	35,00%	2,50	2,00
5	<b>Regione Lombardia</b> (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorresi). Impermeabilizzazione del Canale principale Villorresi 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	7,20	3,50	10,70	53,50%	1,15	2,00
6	<b>Regione Puglia</b> (Consorzio per la Bonifica della Capitanata). 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	0,88	1,50	2,38	47,60%	0,75	0,00
7	<b>Regione Toscana</b> (Ente Acque Umbre Toscane). Opere di adduzione primaria dal serbatoio sul fiume Chiascio 2° lotto - 2° stralcio - 3° substralcio.	17,27	0,10	1,00	1,10	6,37%	0,50	0,00
8	<b>Regione Emilia Romagna</b> (Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale). Realizzazione di una cassa di espansione per laminazione delle piene e accumulo idrico a scopo irriguo Cavo Bondeno in Comune di Novellara (RE).	10,00	1,10	1,00	2,10	21,00%	0,00	0,10
9	<b>Regione Veneto</b> (Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta). Interventi strutturali volti al risparmio idrico, al miglioramento dell'efficienza della rete di canali a cielo aperto e al risanamento delle acque da contaminazione PFAS nei comuni di Cologna Veneta, Zimella, Lonigo e Alonte ricadenti in area rossa. Opere connesse al Canale LEB nel bacino Ronengo Nord 09_RO_117.	5,00	0,03	0,50	0,53	10,60%	0,00	0,00
10	<b>Regione Sardegna</b> (Consorzio di Bonifica della Nurra). Ottimizzazione e razionalizzazione sistema di adduzione sistema Nurra. Completamento lotto 3.	8,46	5,64	0,50	6,14	72,58%	0,25	0,00
T totale		121,20	38,82	16,58	55,40	45,71%	7,40	8,60

## 2.4 Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistiche”*, al programma 14.10 *“Edilizia statale ed interventi speciali e per le pubbliche calamità”*; nell'ambito della missione 19 *“Casa e assetto urbanistico”*, al programma *“Politiche abitative, urbane e territoriali”*.

L'obiettivo strategico è stato articolato in più obiettivi operativi, tre sono finalizzati al recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente attraverso l'utilizzo di fondi specifici, quali quello della progettazione degli enti locali, quello per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari del Paese, quello del programma nazionale qualità dell'abitare previsti dalla linea di intervento *“Rigenerazione urbana e Housing sociale”* nell'ambito della componente M5C2 del PNRR. In tema di efficientamento edifici pubblici nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, sono stati individuati tre obiettivi relativi al Programma Safe, green and social e all'Efficientamento delle cittadelle giudiziarie. Infine, un obiettivo ha monitorato i progetti previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR relativi alla Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e per minori.

Il *“Programma innovativo qualità dell'abitare”* è finalizzato a realizzare nuove strutture di edilizia residenziale pubblica e riqualificare le aree degradate, con particolare attenzione all'innovazione verde e alla sostenibilità riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale. L'investimento previsto nell'ambito della componente M5C2 del PNRR prevede due linee di intervento:

- migliorare e aumentare l'housing sociale, favorendo l'accessibilità, la sicurezza e aumentando la qualità dell'ambiente utilizzando anche modelli e strumenti innovativi;
- effettuare interventi sull'edilizia residenziale pubblica su tutto il territorio nazionale.

Il Fondo denominato *“Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare”*, è stato istituito dal comma 437 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, e 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 ha previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, fossero definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte. Per la valutazione delle proposte è stata istituita, presso il Ministero, una Alta Commissione, composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 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, la legge 160/2019 ha previsto con una dotazione complessiva in termini di competenza e di cassa pari a 853,81 milioni di euro, di diverso importo annuale dal 2020 al 2033.

Nella fase di elaborazione dello schema di decreto sono stati coinvolti i soggetti interessati dalla attuazione del Programma, Mibact e MEF, e Regioni Associazioni di Categoria, all'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), all'Unione delle Province d'Italia (UPI), al fine di esaminarne i profili tecnici, giuridici, economici e finanziari indispensabili per la piena efficacia dello stesso. Nel corso di interlocuzioni con il MEF al fine di delineare meglio alcuni aspetti economico-finanziari del Programma, 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*. È 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 e a partire dalla legge di bilancio 2021. Al Programma è destinato un apporto finanziario di fondi PNRR, in particolare PINQuA è inserito nella Missione 5 Componente 2 Investimento 2.3 per un importo complessivo di € 2.800.000.000,00, di cui 477 milioni di euro di risorse nazionali, con un'attuazione prevista per il periodo 2021-2026.

L'importante intervento del PNRR sul programma fa sì che le proposte pervenute sono finanziabili esclusivamente ai sensi delle disposizioni emanate per l'attuazione del PNRR, condizionandone l'utilizzo al rispetto di limiti temporali e di gestione diversi da quelli inizialmente previsti e, segnatamente, molto più stringenti.

Sono altresì stati indicati gli obiettivi fisici da rispettare, che l'Italia si è impegnata a rispettare al fine dell'accesso ai fondi, e che sono individuati in:

- n. 10.000 unità abitative (in termini sia di costruzione che di riqualificazione)
- mq. 800.000 di superficie di spazi pubblici interessati

Nell'anno 2022, dopo aver adottato il decreto direttoriale di individuazione dell'elenco delle proposte "ordinarie" definitivamente ammesse a finanziamento, approvato lo Schema di Convenzione da stipulare con gli Enti beneficiari e lo schema di atto d'obbligo, il Ministero ha stipulato, al 31 marzo, n.158 convenzioni su 159 proposte, successivamente sottoposte mediante decreto direttoriale agli organi di controllo. In seguito, il Ministero ha predisposto le attività per l'erogazione dell'acconto del 10% agli Enti beneficiari. Dal giugno 2022 è stato possibile l'accesso alla piattaforma Regis, per l'avvio delle erogazioni agli Enti beneficiari secondo le modalità operative previste.

Sono riprese nel mese di marzo le sedute dell'Alta Commissione per l'analisi delle istruttorie delle 112 proposte ammissibili, ma ancora non finanziate, di cui Allegato 3 Decreto Ministeriale n. 383 del 7 ottobre 2021. Gli enti hanno infatti comunicato l'accettazione delle nuove condizioni PNRR e di conseguenza rimodulato il cronoprogramma.

Nell'ultimo trimestre, è stata svolta attività istruttoria e conseguente validazione delle istanze di accesso del Fondo per l'avvio di opere indifferibili, art. 26, comma

7 del d.l. 50/2022 sulla piattaforma ReGIS, sia per quanto riguarda la procedura ordinaria che per quella semplificata.

Sul tema della efficienza energetica e riqualificazione degli edifici nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, il Ministero è impegnato nell'attuazione e il **monitoraggio del Programma Safe green e social** previsto dal fondo complementare. Il programma, con uno stanziamento di due miliardi di euro in totale, è finalizzato ad intervenire sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica con l'obiettivo di migliorare l'efficienza energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, la resilienza e la sicurezza sismica, nonché la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici grazie a diverse azioni.

Si prevede così di perseguire:

- l'efficientamento energetico pari a 4,5 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- il miglioramento o adeguamento sismico pari a 1,4 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/30 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico;
- l'incremento di superficie ottenuto mediante acquisti di immobili ERP pari a 450.000 mq, circa 1/100 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- la riduzione del consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep;
- la riduzione di emissioni di CO2 in atmosfera di circa 80.000 (tonn/anno).

La governance del progetto vede l'attivazione di un coordinamento strategico (PCM - Dipartimento Casa Italia, MIT - Regioni - Anci - Agenzie) e di agenzie/enti di gestione a livello territoriale per la pianificazione degli interventi di dettaglio e il monitoraggio in corso d'opera. Sono previsti, inoltre, interventi, ritenuti indispensabili, di natura trasversale volti al consolidamento delle competenze tecniche degli enti gestori (mediante la formazione e la diffusione dell'utilizzo dei BIM, anche con il coinvolgimento di strutture tecnico-scientifiche qualificate) e all'integrazione in ogni fase di attività di strumenti e procedure di controllo dinamiche e orientate alla rimodulazione e al tempestivo riorientamento dei processi, anche mediante il coinvolgimento dei principali organismi di controllo.

Con un dPCM 15 settembre 2021 sono stati individuati gli indicatori di riparto, su base regionale, delle risorse assegnate pari a 2 mld di euro per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica, stabiliti le modalità e i termini di ammissione a finanziamento degli interventi, disciplinate le modalità di erogazione dei finanziamenti nonché effettuato il riparto tra le regioni e le province autonome delle risorse disponibili dal 2021 al 2026.

Come da cronoprogramma procedurale allegato al decreto del MEF 15 luglio 2021, entro gennaio 2022 sono pervenuti i provvedimenti regionali approvativi dei Piani degli interventi ammessi a finanziamento. I piani sono stati successivamente approvati dal Mit, di intesa con il Dipartimento Casa Italia, con decreto direttoriale 30 marzo 2022, n. 52 ed è stata disposta l'erogazione alle Regioni e Province autonome delle risorse relative all'annualità 2022, pari a 400 milioni di euro quale quota residua dell'anticipazione del previsto 30%.



Sono state poi, approvate le rimodulazioni degli elenchi degli interventi ammessi a finanziamento formulate dalle Regioni Piemonte, Lazio e Sardegna ed è stato verificato l'affidamento da parte delle stazioni appaltanti della progettazione degli interventi avvenuto entro la data prevista del 30 giugno per un totale di 1.575 interventi.

In seguito è stata effettuata una ricognizione dei dati relativi alle erogazioni da parte delle Regioni e Province autonome ai soggetti attuatori, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, lettera a) del DPCM 15 settembre 2021, del previsto 15% che risulta trasferito.

Nel corso del 2022 sono pervenute ulteriori richieste di rimodulazione, formulate dalle Regioni Abruzzo, Calabria, Sardegna, Umbria, Emilia-Romagna, Molise, Marche, Toscana, Lazio e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, per le quali il Ministero ha acquisito il previsto assenso del Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, preventivo alla emanazione del decreto direttoriale approvativo delle rimodulazioni.

A seguito dell'istituzione del Fondo opere indifferibili di cui all'articolo 26 del decreto-legge n.50/2022, conseguente al rincaro dei prezzi dei materiali da costruzione, il Ministero si è impegnato nelle attività necessarie alla verifica ed approvazione delle domande di finanziamento formulate dai Comuni e dagli ex IACP, comunque denominati, tese all'ottenimento delle risorse per la copertura dell'extra costo a valere su detto Fondo. Per tutte le attività si è operato sulla piattaforma ReGIS del MEF. Il monitoraggio degli interventi è effettuato dal soggetto attuatore che provvede a classificarli nel sistema MOP - "monitoraggio delle opere pubbliche - MOP" della "banca dati delle pubbliche amministrazioni - BDAP" previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011 n. 229.

Inoltre, unitamente al Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero periodicamente ha attivato incontri con le Regioni e le Province autonome al fine di acquisire notizie in ordine alle procedure poste in essere e fornire supporto e chiarimenti per eventuali criticità connesse all'attuazione del Programma.

Le criticità maggiormente rilevate sono da attribuire al rincaro dei prezzi che, in alcuni casi, ha comportato, in assenza di immediata copertura finanziaria, rimodulazioni degli interventi da parte dei soggetti attuatori con conseguenti ritardi nella approvazione della progettazione finale e successiva pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento dei lavori.

Ulteriore criticità riscontrata è la difficoltà, per la maggioranza dei soggetti attuatori, di accesso alla suddetta piattaforma ReGIS dove operare per formulare domanda di finanziamento per l'ottenimento delle risorse aggiuntive a copertura dell'extra costo, a valere sul Fondo opere indifferibili. Al riguardo sono state inoltrate al MEF le numerose segnalazioni pervenute.

In relazione al tema di "*Efficientamento delle cittadelle giudiziarie*", il Ministero ha svolto il monitoraggio degli interventi "nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, che prevede un investimento per la costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'amministrazione della Giustizia. Questa misura mira a ristrutturare e riqualificare strutture inadeguate dell'amministrazione della Giustizia e si focalizza sulla manutenzione di beni esistenti, consentendo la

tutela, la valorizzazione e il restauro del patrimonio storico che spesso caratterizza gli uffici dell'amministrazione della Giustizia sull'intero territorio nazionale. Oltre all'efficientamento dei consumi energetici, il programma mira inoltre a garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi attraverso l'uso di materiali sostenibili e l'utilizzo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli interventi devono inoltre adattare le strutture per ridurre la vulnerabilità sismica degli edifici.

Gli interventi denominati “grandi manutenzioni” sono attuati dai Provveditorati Interregionali alle opere pubbliche competenti territorialmente e sono trentanove sull'intero territorio nazionale, le cui risorse finanziarie sono a valere sui fondi PNRR per circa 380 milioni di euro. L'elenco dei comuni in cui si devono attuare gli interventi è il seguente: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Latina, Messina, Milano, Monza, Napoli, Palermo, Perugia, Reggio Calabria, Roma, Trani, Torino, Velletri e Venezia”. Il Ministero ha elaborato i bandi di gara per l'affidamento del servizio di ingegneria/architettura, esaminando la documentazione ai fini dell'aggiudicazione dei servizi che sono stati aggiudicati e così è stato approvato il livello di progettazione da porre a base di gara per il totale degli interventi.

Il progetto *Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e per minori* è stato finanziato con le risorse del fondo complementare al PNRR nell'ambito della componente M5C2 (Missione 5 - Inclusione e coesione, Componente 2 - Infrastrutture sociali, famiglie, comunità). Il Ministero della Giustizia competente, per gli interventi si avvale delle attività dei Provveditorati Interregionali alle opere pubbliche competenti territorialmente.

L'investimento si propone i seguenti obiettivi:

- miglioramento degli spazi e della qualità della vita carceraria negli istituti penitenziari attraverso la costruzione di 8 nuovi padiglioni “modello” per *detenuti adulti* (in aree statali già a disposizione dell'Amministrazione Penitenziaria). La finalità è quella di ampliare il patrimonio immobiliare penitenziario allo scopo di migliorare la qualità dell'esecuzione della pena, favorendo le attività lavorative, contrastando sovraffollamento e recidiva, garantendo una ricettività che garantisca le condizioni di sicurezza e salute di tutti i settori della vita di detenzione all'interno di strutture a vocazione riabilitativa e a costo energetico quasi zero;
- adeguamento strutturale, aumento dell'efficienza energetica ed interventi antisismici di quattro complessi demaniali sede di *Istituti penali per i minorenni*.

Gli interventi relativi ai padiglioni modello da realizzare sono localizzati nelle città di Rovigo, Vigevano, Viterbo, Civitavecchia, Perugia, S. Maria Capua Vetere (CE), Ferrara, Reggio Calabria (Arghillà), le cui risorse finanziarie sono a valere sui fondi del piano complementare per circa 130 milioni di euro. Nel 2022, come previsto dal cronoprogramma procedurale dell'allegato al decreto del MEF del 15 luglio 2021, sono stati elaborati e pubblicati i bandi di gara per l'affidamento del servizio di ingegneria/architettura, con l'aggiudicazione definitiva degli stessi. Nell'ultimo trimestre si è proceduto all'approvazione del livello di progettazione da porre in base di gara per il totale degli interventi.

Relativamente alla costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per minori, gli interventi sono localizzati nelle città di Roma, Torino, Airola (Benevento), Bologna.

L'obiettivo ha previsto nel corso del 2022, sono stati elaborati e pubblicati i bandi di gara per l'affidamento del servizio di ingegneria/architettura, con l'aggiudicazione definitiva degli stessi. Nell'ultimo trimestre si è proceduto all'approvazione del livello di progettazione da porre in base di gara per gli interventi.

Per entrambi i progetti sono stati rispettati gli step previsti nel cronoprogramma procedurale dell'allegato al decreto del MEF del 15 luglio 2021.

L'obiettivo che si è posto il Ministero è stato quello della predisposizione, entro il 30 giugno 2022, del Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo, contenente le nuove e diverse azioni che il Ministero intende porre in essere per migliorare la situazione nel settore, oltre a proseguire il "**Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica**", di proprietà dei Comuni e degli ex Istituti autonomi per le case popolari, già avviato da diversi anni.

Il documento di analisi preparato nel primo semestre del 2022, presenta analisi e suggerimenti per la definizione delle attività da porre in essere nei prossimi anni. In tale contesto assume notevole rilevanza l'attività dell'Osservatorio della condizione abitativa, istituito con decreto ministeriale del 10 maggio 2022 n.138, che deve supportare il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili mediante analisi degli scenari territoriali, sviluppo di indirizzi e strategie ovvero acquisizione, raccolta ed elaborazione dei dati sulla condizione abitativa. Il sistema informativo consentirà di analizzare le situazioni abitative nazionali e territoriali, in particolare quelle connesse con l'edilizia residenziale pubblica, valutare i fabbisogni e sviluppare strategie per orientare le politiche dell'abitare e monitorarne gli effetti.

Il Programma comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di euro 50.000 per alloggio, per un finanziamento iniziale complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 400 milioni di euro (Legge n. 80/2014). Con la Legge di stabilità 2017, a valere sul fondo investimenti per le infrastrutture, è stato rideterminato il finanziamento per le annualità dal 2018 al 2029 in complessivi 321 milioni di euro. Con decreto ministeriale del 3 ottobre 2018 si è provveduto alla ripartizione delle risorse aggiuntive con modalità premiali a favore delle Regioni più virtuose. L'attività del Ministero riguardo il **Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica** è rivolta alla tempestiva conclusione degli interventi, attraverso il monitoraggio della programmazione regionale, la verifica della capacità di spesa dei soggetti attuatori, la rilevazione di ritardi e criticità attuative, l'erogazione delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni. L'obiettivo per l'anno 2022 ha previsto il raggiungimento di un significativo avanzamento degli interventi con il completamento di circa 3500 alloggi, che è stato ampiamente superato in fase di rendicontazione. Il programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica introdotto dall'articolo 4 del decreto-legge 28 marzo 2014, n. 47 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80 è stato avviato a partire dal 2015, quando con decreto interministeriale

(MIT-MEF-Affari regionali) sono stati definiti i criteri per la formulazione degli interventi.

Il programma è stato 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:
  - o 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;
  - o b.2. messa in sicurezza delle componenti strutturali degli immobili mediante interventi di adeguamento o miglioramento sismico;
  - o b.3. rimozione manufatti e componenti edilizie con presenza di materiali nocivi e pericolosi quali amianto, piombo, ecc.;
  - o b.4. superamento delle barriere architettoniche;
  - o b.5. manutenzione straordinaria sulle parti comuni dell’organismo abitativo e su quelle di pertinenza;
  - o 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.

Negli anni sono state diverse le regioni che hanno chiesto la rimodulazione degli interventi relativi alla linea b) e anche nel 2022 sono state richieste tre rimodulazioni da parte dei beneficiari. 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

### ***Le erogazioni effettuate***

Alla data del 31 dicembre 2022 le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea b), a valere sulle risorse di cui al decreto interministeriale 16 marzo 2015, sono pari ad euro 377.188.027,67 di cui 1.907.647,74 trasferite nel 2022.

Per quanto attiene alle risorse stanziati dall'articolo 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 155.589.005,06 di cui 7.595.746,73 trasferite nel 2022.

### ***L'avanzamento del programma***

Il monitoraggio, effettuato mediante l'applicativo informatico, in relazione agli interventi di linea b) restituisce, alla data del 31 dicembre 2022, il seguente stato di attuazione.

Gli alloggi ammessi a finanziamento statale sono complessivamente 44.758.

Le unità abitative ultimate risultano pari a 13.193.

Gli alloggi assegnati agli aventi titolo sono in totale 5.565 di cui n. 35 unità assegnati 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 appesantimento della gestione amministrativa anche a livello centrale.

Ovviamente i ritardi nella realizzazione degli interventi, con conseguente rallentamento nella spesa e nel conseguimento degli obiettivi prefissati, maggiormente determinati negli ultimi anni a causa dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, si ripercuotono nell'assegnazione degli alloggi.

Il Ministero gestisce diversi fondi a disposizione degli enti locali e finalizzati a favorire la progettazione, la realizzazione e il completamento delle opere pubbliche. Per l'anno 2022, il dicastero ha avuto come obiettivo quello di fornire ***impulso alla realizzazione e al completamento delle opere attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo dei fondi*** denominati:

- ***"progettazione degli enti locali"***,
- ***"progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese"***
- ***"salva opere"***.

Nello specifico, il Fondo per la ***"progettazione degli enti locali"*** ha lo scopo di consentire agli enti locali di provvedere alla progettazione di fattibilità attraverso un opportuno cofinanziamento. Il cofinanziamento è erogabile per opere di messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche, con una dotazione di 30 milioni di euro l'anno, fino al 2030. Il procedimento prevede che gli enti locali ammessi al finanziamento, a partire dalla data di pubblicazione del decreto di ammissione, devono pubblicare il bando di gara entro 3 mesi e devono aggiudicare il servizio di progettazione entro 270 giorni.

Il Ministero ha il compito di pubblicare il bando di accesso al Fondo mentre gli Enti locali possono presentare le domande di ammissione al cofinanziamento. Il Ministero deve inoltre approvare l'elenco dei progetti ritenuti ammissibili. Gli Enti locali devono bandire la gara per l'affidamento del servizio di progettazione, affidare il servizio, approvare il progetto e ricevere le previste quote di cofinanziamento.

Il Fondo ha una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2030, da ripartire tra 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 attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo, fornite da Cassa depositi e prestiti S.p.A..

A partire dall'anno 2019 è stato emesso il primo decreto direttoriale di ammissione a cofinanziamento, che ha riguardato le progettazioni presentate da Province e Città Metropolitane a valere sulle risorse stanziare per gli esercizi 2018 e 2019.

Sono risultate ammissibili n. 272 progettazioni per un valore complessivo di € 20.471.335,56 e, rispetto alle somme stanziare, si è generata un'economia complessiva pari ad € 14.353.664,44.

Tale economia nel 2020 è stata attribuita ai Comuni, ai fini dello scorrimento della graduatoria triennale delle progettazioni presentate dai medesimi, con l'approvazione, nel mese di giugno, della nuova graduatoria generale delle n. 1666 progettazioni dei Comuni ammissibili a cofinanziamento statale ed ammesse a cofinanziamento le progettazioni dalla posizione n. 835 alla n. 1610, per complessivi € 26.994.786,88; nel settembre 2020 è stato pubblicato il decreto direttoriale di ammissione a cofinanziamento delle progettazioni di Province e Città Metropolitane a valere sulle risorse 2020, per complessivi € 7.560.628,98.

Relativamente ai pagamenti, dal 2019 sono stati erogati gli acconti del 60% alle Province e Città metropolitane annualità 2018 e 2019 e nel 2020 ai Comuni annualità 2018-2019. Medesima attività è proseguita nel 2021.

Nel corso del 2022, sia per i Comuni sia per le Regioni del periodo di programmazione 2018-2019, 2020 sono stati emessi diversi decreti di autorizzazione per l'erogazione del pagamento del saldo secondo l'ordine di arrivo delle richieste degli enti.

Nel mese di giugno è stato emesso il decreto di approvazione dell'addendum alla Convenzione sottoscritta con Cassa depositi e prestiti S.p.A. per lo svolgimento del servizio di supporto e assistenza tecnica.

Relativamente alla stessa programmazione 2021-2023 con la collaborazione di Cassa depositi e prestiti S.p.A., è stato predisposto e collaudato il portale informatico attraverso il quale gli enti beneficiari possono presentare la domanda di ammissione dei progetti al finanziamento statale accessibile sul sito istituzionale, a partire dal mese di luglio 2022.

I singoli Comuni hanno potuto presentare domanda per un numero massimo di tre progetti, per un ammontare massimo per ciascun progetto di 100.000,00 euro. Le

risorse assegnate per ogni annualità alle 14 Città Metropolitane e alle 86 Province, sono ripartite, destinando una quota fissa rispettivamente pari a 100.000,00 euro e 70.000 euro ed una quota variabile, in misura proporzionale alla popolazione. Nella metà di luglio è stata portata avanti anche un'attività di pubblicizzazione del fondo, attraverso i canali istituzionali e la diffusione attraverso le associazioni di categoria quali UPI e ANCI, oltre alle attività di pubblicazione dell'addendum alla convenzione e dei decreti direttoriali.

Alla chiusura del portale le domande valide sono risultate:

- n. 1494 per i comuni, corrispondenti a n. 3.385 interventi per un totale di € 262.846.378,83 di finanziamento richiesto;
- n. 56 per le province, relative a n.117 per un totale di €. 14.032.966,41;
- n. 8 per le città metropolitane, relative a n. 38 interventi per un totale di €. 4.762.673,53.

È stata assidua l'assistenza agli enti, in relazione sia alla richiesta di chiarimenti che di risoluzione di problematiche connesse alla compilazione e invio delle domande, in particolare dal 15 Luglio al 15 settembre, con la stretta collaborazione di Cassa Depositi e Prestiti.

Dopo il 15 settembre si è dato avvio alla fase istruttoria relativamente alle domande pervenute per la predisposizione della graduatoria di ammissione a finanziamento che prosegue ad oggi.

Nel corso del quarto trimestre si è completata la fase istruttoria relativa alle domande presentate da Province e Città metropolitane e sono stati emessi sia il decreto direttoriale di ammissione a finanziamento statale delle progettazioni di n.7 Città Metropolitane e di n. 55 Province sia il decreto direttoriale di autorizzazione all'impegno della somma complessiva di euro 18.171.424,94 a favore delle 7 Città Metropolitane e di n. 55 Province ammesse a finanziamento e a completamento anche il decreto dirigenziale di autorizzazione dei pagamenti per l'importo complessivo di euro 7.268.569,98, a titolo di acconto pari al 40% degli importi di finanziamento delle progettazioni ammesse a finanziamento.

Nel quarto trimestre è proseguita l'attività di istruttoria delle domande presentate dai comuni, al fine di emanare il decreto di ammissione a finanziamento entro il primo trimestre 2023.

**Il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese** è destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali, nonché per la project review delle infrastrutture. Il Ministero, con i decreti 171/2019 e 595/2019, ha stabilito i criteri di ripartizione delle risorse stanziate per gli anni dal 2018 al 2020, per un importo complessivo pari a 80 milioni di euro, e precisamente 25 milioni di euro per l'anno 2018, 5 milioni di euro per l'anno 2019 e 50 milioni di euro per l'anno 2020, al netto di una quota pari allo 0,4 per cento accantonata per le attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del fondo.

I beneficiari del fondo sono:

- le 15 Autorità di sistema portuale, individuate ai sensi della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modifiche ed integrazioni;
- le 14 Città metropolitane, istituite con la Legge n.56 del 17 aprile 2014;
- i 14 Comuni capoluogo di Città Metropolitane;



- i 36 Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma e i Comuni con popolazione superiore a 100.000,00 abitanti.

Nel corso del 2022 sono state erogate le rate di acconto per tutti i beneficiari e rate di saldo richieste dagli enti per i servizi di progettazione aggiudicati.

Nelle tabelle seguenti la sintesi dello stato di attuazione dell'attività:

DM171	Totale finanziato ex D.M.171/2019		€ 81.528.000,00
	Enti previsti in decreto / enti richiedenti (numero)	79	70
	Interventi impegnati (numero e importo)	418	€ 71.010.129,00
	Importi erogati al 31/12/2022		€ 48.823.342,37

DM594	Totale finanziato ex D.M. 594/2019		€ 29.880.000,00
	Enti previsti in decreto / enti richiedenti (numero)	81	67
	Interventi impegnati (numero e importo)	258	€ 26.195.520,49
	Importi erogati al 31/12/2022		€ 14.082.979,05

DM594 Residui DM171/2019	Totale Residui DM 171/2019:		€ 8.977.871,00
	Interventi impegnati numero:	64	€ 4.640.742,00
	Importi erogati al 31/12/2022		€ 2.600.798,20

**Monitoraggio dell'attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)**

DM171	Totale finanziato	€ 81.528.000,00	
	Totale impegnato D.M.171/19	€ 71.010.129,00	100%
	Totale erogato D.M.171/19 fino al 2022	€ 48.823.342,37	
	Totale impegnato regioni del Sud-Italia	€ 23.641.715,00	33%
	Totale erogazioni regioni del Sud-Italia fino al 2022	€ 14.266.062,87	29%

DM594	Totale finanziato	€ 38.549.871,00	
	Totale impegnato D.M.594/19 e Residui DM 171/19	€ 30.836.262,49	100%
	Totale erogato fino al 2022	€ 16.683.777,25	
	Totale impegnato regioni del Sud-Italia	€ 11.263.551,74	37%
	Totale erogato regioni del Sud-Italia fino al 2022	€ 6.006.224,36	36%

Successivamente, con decreto ministeriale 215/2021, il Ministero ha stabilito i criteri di ripartizione delle risorse stanziare per il triennio 2021-2023 e dei residui non impegnati nel biennio 2019-2020 presenti sul capitolo 7008 dello stato di previsione del Ministero.

I beneficiari del Fondo sono:

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

Le finalità riguardano:

- per le Autorità di sistema portuale, la *progettazione di fattibilità* di interventi che saranno approvati nell'ambito della Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale;

- per le Città Metropolitane, i Comuni capoluogo di Città Metropolitane ed i Comuni capoluogo di Regione o Provincia autonoma e Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, la *progettazione di fattibilità* dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), i Piani strategici metropolitani (PSM) e i piani attuativi in essi contenuti nonché la *project review* delle infrastrutture già finanziate. La dotazione finanziaria dal 2019 al 2023 ammonta ad € 115.691.348,00. Le risorse non impegnate provengono dalle disponibilità di bilancio e / o dalla mancata richiesta di fondi da parte degli Enti assegnatari entro i termini stabiliti dall'articolo 3, comma 3, del DM n. 171 del 10 maggio 2019 e dall'articolo 2 del DM n. 418 del 29 settembre 2020.

In linea di continuità con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 10 maggio 2019, n. 171, destinato alle attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo, si è ritenuto di dover accantonare la quota di euro 462.765,40, pari allo 0,4 per cento sull'ammontare complessivo di euro 115.691.349,00 delle risorse disponibili del triennio 2021-2023 e dei residui del biennio 2019-2020, da imputare sullo stanziamento del triennio 2021-2023.

Nel giugno 2021 sono stati stabiliti i criteri e le modalità per accedere alle risorse da parte degli enti beneficiari; nel periodo 15 giugno - 13 ottobre 2021, gli enti hanno avuto accesso ad una piattaforma informatica gestita da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. per l'invio delle proposte progettuali.

Alla scadenza dei termini prefissati sono state presentate proposte per un importo complessivo di circa 59 milioni di euro; successivamente è stata effettuata l'istruttoria delle proposte pervenute e sono stati emanati i relativi decreti di ammissione e di impegno di spesa, oltre che i decreti di anticipazione annuale del 50 per cento delle risorse impegnate fino all'annualità 2022. A fine dicembre erano ancora in corso gli affidamenti delle attività progettuali da parte degli Enti beneficiari, ed è stato predisposto il modello di richiesta della rata annuale di saldo delle risorse impegnate fino all'annualità 2022, che consente agli enti beneficiari di presentare le relative istanze mediante l'applicativo predisposto da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.

#### Sintesi dello stato di attuazione dell'attività

DM215	Interventi finanziati DM 215/22		€ 60.683.192,75
	Enti previsti in decreto / enti richiedenti (numero)	65	49
	Interventi impegnati (numero e importo)	244	€ 58.263.072,31
	Importi erogati al 31/12/2022		€ 19.344.847,36

#### Monitoraggio dell'attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)

DM215	Totale finanziato	€ 60.683.192,75	
	Totale impegnato D.M.215/21	€ 58.263.072,31	100%
	Totale erogato D.M. 215/21 fino al 2022	€ 19.344.847,36	
	Totale impegnato regioni del Sud-Italia	€ 16.937.298,68	29%
	Totale erogazioni regioni del Sud-Italia fino al 2022	€ 5.596.522,63	29%

Il Ministero infine ha curato nel corso dell'anno la redazione dei decreti di implementazione del programma, tra i quali quello delle quarantotto proposte progettuali ritenute ammissibili dalla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale al "Fondo progettazione" -risorse 2021-2023 e residui biennio 2019-2020.

Il Fondo “ **salva Opere**” è destinato a soddisfare, nella misura massima del 70 per cento, i crediti insoddisfatti dei sub-appaltatori, dei sub-affidatari e dei sub-fornitori nei confronti dell'appaltatore ovvero, nel caso di affidamento a contraente generale, dei suoi affidatari, sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari, quando questi sono assoggettati a procedura concorsuale, in presenza di contratti di lavori superiori a € 200.000,00 e di servizi e forniture superiore a € 100.000,00. Il Ministero approva i decreti di riparto a seguito di istruttoria delle certificazioni prodotte dagli enti appaltanti o dai contraenti generali sulla sussistenza e la consistenza dei crediti vantati dai sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari.

Nel corso dell'anno 2022, considerate le disponibilità finanziarie sul pertinente capitolo di spesa ovvero € 428.521,90 annualità 2020 in conto residui, € 11.732.311,36 annualità 2021 in conto residui ed € 1.000.000,00 annualità 2022 in conto competenza e cassa, è stato predisposto un secondo acconto del secondo piano di riparto.

Si è proceduto, pertanto, a ripartire le somme relative agli stanziamenti per l'anno 2021 e 2022 non ancora utilizzate, complessivamente pari ad € 7.000.000,00 e le somme relative alle effettive economie di riparto pari ad € 173.741,37 ed € 523.764,21, cui è stato sottratto l'importo di € 526.982,66, destinato al pagamento in favore di INVITALIA S.p.a..

È risultato, pertanto, uno stanziamento effettivo da destinare al nuovo riparto di € 7.170.522,92.

A seguito dell'avvenuta registrazione, è stata comunicata a tutti i beneficiari l'ammissione al secondo acconto e si è proceduto alla redazione dei decreti direttoriali degli ordini di pagamento ad impegno contemporaneo verso tutti i soggetti che hanno dichiarato vigente il credito.

Sono stati erogati € 7.116.197,62, comprese le somme oggetto di compensazione attuata verso i beneficiari del fondo già soddisfatti dal concordato Astaldi S.p.a., ai quali era stato chiesto di restituire le somme indebitamente percepite.

## **2.5 Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistiche*”, al programma 14.9 “*Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni*”.

Il Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come previsto nel decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021 sulla governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ha il compito di accelerare l'iter autorizzativo delle opere pubbliche del PNRR di particolare complessità e considerate prioritarie, al fine di giungere alla **tempestiva emanazione dei pareri da parte del Comitato speciale PNRR**.

L'iter di rilascio del parere del Consiglio Superiore sul Progetto di Fattibilità tecnica ed economica delle opere prevede la verifica, entro quindici giorni dalla ricezione del progetto, di eventuali carenze, comprese quelle relative ad aspetti ambientali, paesaggistici e culturali. In caso di rilievi, il progetto deve essere subito restituito alla stazione appaltante che deve provvedere alle necessarie modifiche o integrazioni entro i successivi quindici giorni. Il Comitato Speciale esprime il

parere sul progetto entro 45 giorni dalla sua ricezione oppure entro 20 giorni dall'invio del progetto modificato.

Nell'anno 2022, il numero dei progetti esaminati nel rispetto dei tempi previsti è stato del 100% (essendo quattro i progetti pervenuti e quattro quelli esaminati) ed inoltre, nella seconda fase di realizzazione dell'obiettivo, dovendosi monitorare l'attività di esame dei progetti e di redazione, nei termini previsti, il Comitato Speciale ha emanato tempestivamente per il 100% delle richieste pervenute.

## Priorità politica 3 – “Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti”

### Obiettivi strategici correlati:

#### 3.1 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci

Tale 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”.

L'obiettivo strategico si articola in tre obiettivi operativi, il primo finalizzato 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, del Piano Stazioni e del rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.

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 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 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 di 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.

A febbraio 2023 è stata trasmessa la relazione riguardante il quarto ed ultimo trimestre 2022, con la precisazione che i dati ivi riportati, rendicontati al 31 dicembre 2022, non sono consolidati.

La mancata conclusione della revisione contrattuale nel rispetto dei termini contrattualmente previsti ha condotto i Ministeri vigilanti, Mit e MEF, a prorogare per il 2022, come già avvenuto per le annualità 2020 e 2021, i valori obiettivo minimo, atteso e massimo. Tale indicazione è stata comunicata a Trenitalia nel febbraio 2023.

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 2022, è proseguito il monitoraggio del contratto, 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.

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:

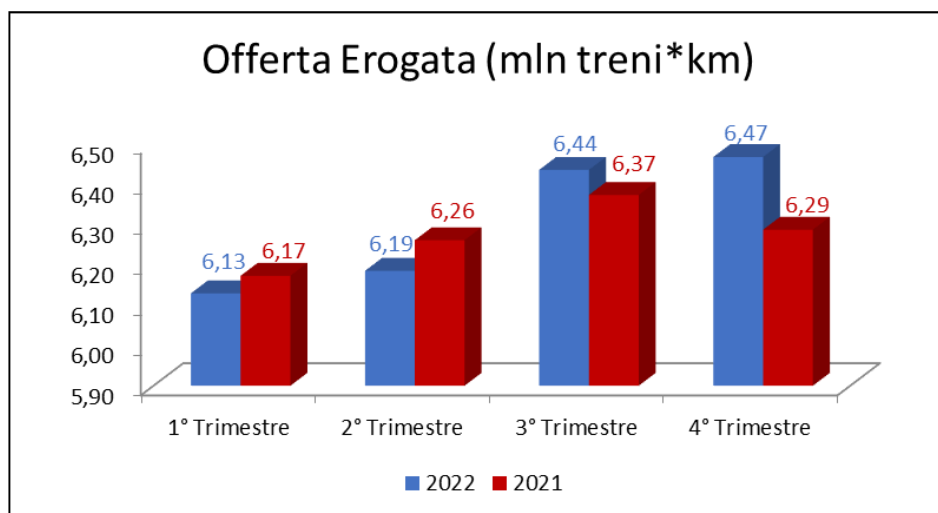
- qualità del servizio erogata
  - a. puntualità entro i 30',
  - b. puntualità entro i 60',
  - c. regolarità e pulizia
- qualità percepita dagli utenti
  - a. pulizia e condizioni igieniche del treno,
  - b. confort del treno,
  - c. security,
  - d. viaggio nel complesso.

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**

Il volume dell'offerta erogata nel 2022, espresso in termini di treni\*km, risulta pari a 25,22 milioni. Rispetto al 2021 si osserva un incremento di percorrenze dello 0,49% ovvero +0,12 milioni di treni\*km. Tali maggiori percorrenze corrispondono altresì, allo scostamento rilevato rispetto alla percorrenza minima contrattualmente prevista all'articolo 4.1 di 25,1 milioni di treni\*km, scostamento che rientra nel differenziale massimo consentito, per eccesso o per difetto, dell'1%, previsto all'art. 7.4 del vigente Contratto di Servizio.



I dati riguardanti l'offerta erogata, riportati nella relazione inviata da Trenitalia S.p.A., sono privi dei dati relativi ai servizi effettuati tramite bus previsti nell'Offerta programmata del Contratto. Tali informazioni sono riportate dalla Società nella Tabella 2 di cui all'Allegato 6 del Contratto inviata contestualmente alla relazione. Tale tabella mostra, nel quarto trimestre 2022, un incremento dei servizi erogati tramite bus rispetto al corrispondente trimestre del 2021 del 34,60% ovvero +38.756 bus\*km.

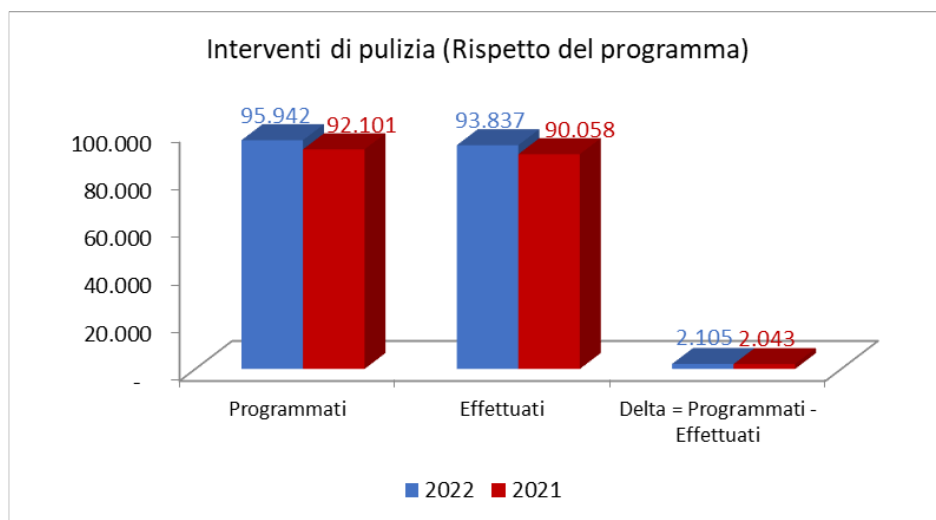
Lungo l'intera annualità, sono stati garantiti 661.068 bus\*km, incrementando le percorrenze del 32,16% rispetto all'anno precedente ovvero +160.864 bus\*km.

Cumulando l'offerta su rotaia e su gomma, la Società ha erogato complessivamente 25,88 milioni di chilometri, +0,28 milioni rispetto al 2021.

## 2) PULIZIA DEI ROTABILI

Le prestazioni facenti parte del programma di pulizia e oggetto di rilevazione sono definite nell'allegato 2 del Contratto di Servizio e sono: Intervento di Stazione, Intervento Giornaliero, Intervento di Fondo, Intervento Radicale e Intervento di Pulizia in corso di viaggio.

Considerando le diverse tipologie di intervento di pulizia, il numero complessivo di interventi programmati nel 2022 è stato pari a 95.942 contro i 92.101 del 2021, mentre il numero degli interventi effettuati è stato di 93.837 rispetto ai 90.058 dell'anno precedente. Ad una programmazione di interventi superiore rispetto all'anno precedente corrisponde pressoché l'analogo rispetto della programmazione stessa (97,8%).

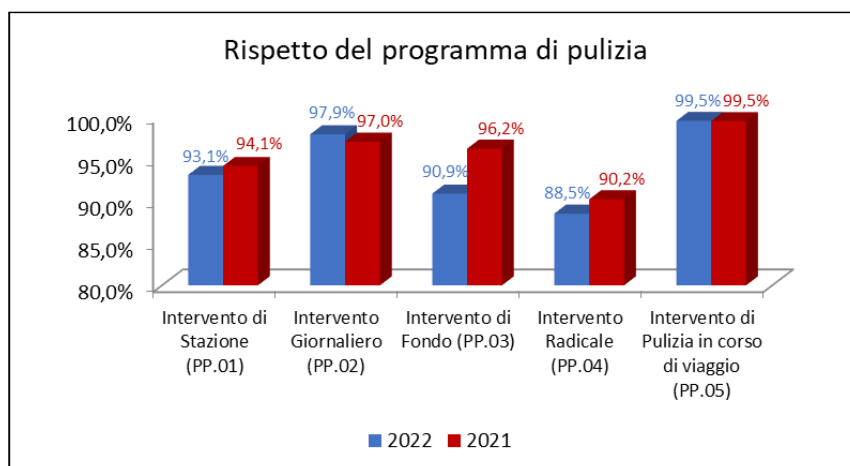


Soffermandosi sui singoli interventi di pulizia, si evidenzia:

- un incremento nella programmazione degli Interventi di Stazione (+37,58% equivalenti a +2.403 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (93,1% vs 94,1%);
- un decremento nella programmazione degli Interventi Giornalieri -2,73% corrispondenti a -1.173 interventi programmati), ma un miglioramento nel rispetto del programma (97,9% vs 97,0%);
- un incremento nella programmazione degli Interventi di Fondo (+3,80% equivalenti a +67 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (90,9% vs 96,2%);
- un incremento nella programmazione degli Interventi Radicali (+100,97% equivalenti a +1.040 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (88,5% vs 90,2%);
- un incremento nella programmazione degli Interventi di Pulizia in corso di viaggio (+3,76% corrispondenti a +1.504 interventi programmati), con lo stesso livello nel rispetto del programma (99,5%).







### 3) INDICATORI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

Il contratto prevede un collegamento diretto fra l'ammontare del corrispettivo annuale percepito dalla Società in fase di gestione e la qualità del servizio erogata nel medesimo periodo, secondo un sistema di penali e incentivi legato ai seguenti quattro parametri:

1. Puntualità entro 30';
2. Puntualità entro 60';
3. Regolarità;
4. Pulizia (Qualità Media Erogata).

Per i suddetti parametri, il Contratto prevede il raggiungimento di valori obiettivo che sono stati previsti in fase di sottoscrizione sino al 2019 compreso; è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di mantenere per gli anni 2020 e 2021 i valori obiettivo previsti nell'allegato 5 per l'anno 2019. Analogamente, tenuto conto che la revisione contrattuale non si è ancora conclusa, a febbraio 2023, i Ministeri vigilanti hanno convenuto di estendere i valori obiettivo definiti per il 2019 anche all'annualità 2022.

Con riferimento ai sopracitati indicatori di qualità del servizio, si rileva quanto segue.

1. La puntualità entro i 30', pari a 93,6%, presenta un trend del +1,9% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Considerando l'intera annualità, tuttavia, l'indicatore si attesta al 94,4%, valore inferiore non solo a quanto fatto registrare nel 2021 (95,7%), ma anche al valore obiettivo atteso (95,9%). Per quel che concerne i dati di dettaglio, il numero dei treni con ritardo superiore ai 30 minuti nel 2022 è pari a 2.505, ovvero 617 treni in più rispetto ai treni giunti con un ritardo superiore ai 30 minuti nel corrispondente periodo 2021.
2. La puntualità entro i 60', pari a 98,2%, ha registrato, come il precedente indicatore, un delta positivo rispetto al corrispondente trimestre dell'anno precedente (+1,2%). Nel 2022, si rileva un valore pari a 97,8% ovvero -0,3

punti percentuali rispetto a quanto rilevato nel 2021, nonché -1,1 punti percentuali rispetto al valore obiettivo atteso. In merito ai dati di dettaglio, il numero dei treni con ritardo superiore ai 60' nel 2022 è pari a 972, valore superiore in relazione al corrispondente periodo dell'anno precedente pari a 153 unità.

3. La regolarità ha riscontrato un indice di rilevazione pari a 98,3%. Rispetto al quarto trimestre 2021, l'indicatore è superiore di 0,3 punti percentuali. Complessivamente, nel 2022, tale indicatore (98,5%) è inferiore non solo al valore rilevato nel 2021 (98,9%) e al valore obiettivo atteso (99,1%), ma anche al valore minimo (98,6%). Con riferimento al dato di dettaglio, il numero dei treni programmati nel 2022 è pari a 44.577 rispetto ai 43.796 dell'anno precedente. I treni soppressi passano dai 48 del 2021 ai 142 del 2022, i treni limitati dai 209 del 2021 ai 281 del 2022 e i treni con ritardo superiore ai 120 minuti dai 203 del 2021 ai 246 del 2022. Si precisa che in merito al computo dei treni soppressi e limitati, i dati si riferiscono, secondo la Società, alle anomalie di circolazione imputabili a cause FS.
4. La pulizia, in termini di Qualità Media Erogata, è risultata pari all'88,2%, indice superiore al quarto trimestre 2021 di 3,6 punti percentuali. Nell'intero 2022, tale indicatore ha raggiunto un livello pari all'85,93% con uno scostamento negativo rispetto al 2021 di 0,64 punti percentuali. Il livello raggiunto risulta inferiore altresì al valore obiettivo atteso (89,0%) e al valore minimo (88,2%).

### **Dati frequentazioni**

Il volume dell'offerta erogata nel 2022 risulta pari a 25.217.421 treni\*km ovvero lo 0,49% in più rispetto a quanto erogato nel 2021 (25.094.210 treni\*km).

I viaggiatori\*km, passando da 2.386.182.579 del 2021 a 3.468.255.812 del 2022, registrano uno scostamento positivo del 45,35%. Tale incremento è però influenzato dal fatto che nel corso del 2021 erano ancora in vigore le misure di contenimento che hanno limitato la libertà di circolazione.

I posti\*km osservano un trend positivo pari a +53,80%, passando da 6.973.879.881 del 2021 a 10.725.871.966 del 2022. Il delta rilevato deriva dalla riattivazione della capienza massima dei treni intervenuta a partire dal 01 settembre 2021.

Alla luce dei valori sopra rilevati per ognuna delle grandezze osservate, si rileva quanto segue con riferimento al tasso di riempimento e al carico medio.

- Il tasso di riempimento (rapporto tra viaggiatori\*km e posti\*km), ha raggiunto un valore pari al 32,34%, inferiore al valore rilevato nel 2021 (34,22%). Tale scostamento, come sopra desumibile, deriva dal fatto che i posti\*km sono aumentati più che i viaggiatori\*km.
- Il carico medio (rapporto tra viaggiatori\*km e treni\*km) rilevato nel 2022 (137,53) è significativamente migliorato rispetto al 2021 (95,09). Tale miglioramento è giustificato dal fatto che ad una lieve variazione positiva delle percorrenze è corrisposto un notevole incremento dei viaggiatori\*km frutto della rimozione delle restrizioni alla libertà di circolazione.

	2022	2021	2020
<b>Treni*km</b>	25.217.421	25.094.210	18.938.309
<b>Viaggiatori*km</b>	3.468.255.812	2.362.933.301	1.773.639.747
<b>Carico medio</b>	137,53	95,09	93,65
<b>Posti*km</b>	10.725.871.966	6.973.879.881	5.316.692.832
<b>Tasso di riempimento</b>	32,34%	34,22%	33,36%

### RISULTATI QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO

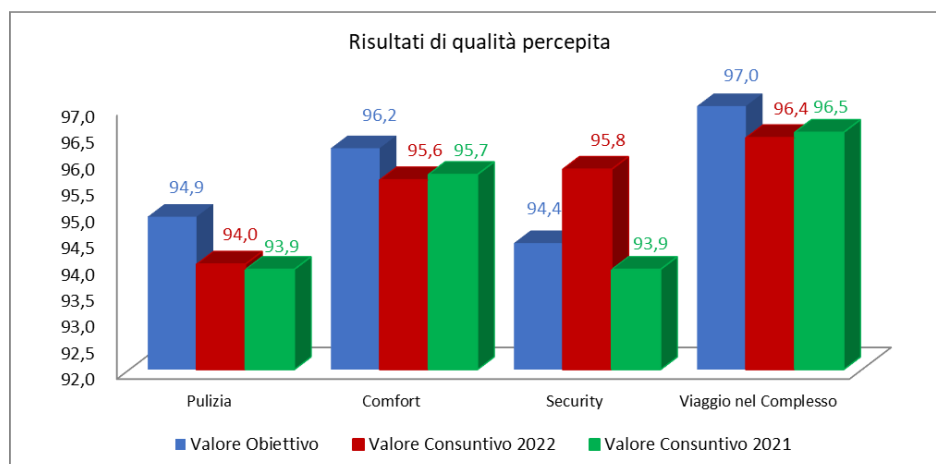
La qualità percepita viene misurata mediante un'apposita ricerca di mercato per la rilevazione della Customer Satisfaction compiuta da un operatore individuato da Trenitalia tramite una procedura di gara. I risultati ottenuti concorrono alla determinazione di una delle componenti di calcolo relative all'incremento tariffario. Le variabili prese in considerazione nelle rilevazioni sono:

- Pulizia;
- Comfort;
- Security;
- Viaggio nel complesso.

Analogamente a quanto già descritto riguardo gli indicatori di qualità erogata del servizio, il Contratto prevede il raggiungimento di valori obiettivo che sono stati previsti in fase di sottoscrizione sino al 2019 compreso; nel luglio 2020, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di mantenere per gli anni 2020 e 2021 gli incrementi richiesti (rispetto all'anno n-1). Tenuto conto che la revisione contrattuale è ancora in corso di definizione, nel febbraio 2023, i Ministeri vigilanti hanno convenuto di estendere i valori obiettivo definiti per il 2019 anche all'annualità 2022.

In ordine al valore delle quattro variabili, si rileva, al termine del quarto trimestre 2022, quanto segue:

- **PULIZIA:** la rilevazione del quarto trimestre ha condotto ad un risultato di qualità percepita del 94,0% (-0,4% rispetto al terzo trimestre), superiore rispetto al risultato raggiunto nel 2021 (93,9%), ma inferiore al valore obiettivo (94,9%).
- **COMFORT:** la misurazione del quarto trimestre ha mostrato una percezione inferiore nella qualità del comfort tanto da ridurre il relativo indicatore ad un valore pari a 95,6% (-0,3% rispetto al trimestre precedente). Il risultato ottenuto è inferiore non solo al livello del 2021 (95,7%), ma anche al valore obiettivo (96,2%).
- **SECURITY:** con la rilevazione del quarto trimestre la qualità percepita (95,8%) mantiene lo stesso livello del terzo trimestre e si colloca contestualmente al di sopra del risultato ottenuto nel 2021 (93,9%), nonché del valore obiettivo (94,4%).
- **VIAGGIO NEL COMPLESSO:** la misurazione del quarto trimestre ha mantenuto inalterata la qualità percepita rispetto al trimestre precedente (96,4%). Il livello raggiunto è inferiore sia al valore rilevato nel 2021 (96,5%), che al valore obiettivo (97,0%).



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.

Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati (Importi in milioni di euro) SCHEDA INTERVENTI

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 30/11/21	Produzione stimata dal 01/12/21 al 30/11/22	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/22	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/22	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/21 al 31/05/22	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/21 al 30/11/22
1	0036 - Nodo di Palermo	1.200,00	1.041,92	14,77	1.056,69	88,06%	13,54	11,21
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	498,58	459,10	0,89	459,99	92,26%	1,20	0,98
3	0119 - Potenziamiento Infrastrutturale Orte - Falconara	369,02	315,63	10,57	326,20	88,40%	1,33	3,17
4	0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia	254,51	67,70	6,90	74,60	29,31%	2,28	2,34
5	0263 - Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	230,00	221,02	1,00	222,02	96,53%	1,04	0,41
6	1661 - Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale	90,00	47,88	2,07	49,95	55,50%	2,19	1,50
7	0297 - Nodo di Falconara	240,00	43,58	12,88	56,46	23,52%	2,07	-1,56
8	0325 - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00	1.886,88	2,79	1.889,67	92,18%	6,61	2,46
9	0336 - Raddoppio Palermo - Messina tratta Flumetorto-Castelbuono	938,80	495,58	47,20	542,78	57,82%	34,97	44,96
10	P234 - Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	7.461,53	3.596,78	574,84	4.171,62	55,91%	201,58	206,40
	<b>Totale</b>	<b>13.332,44</b>	<b>8.176,06</b>	<b>673,92</b>	<b>8.849,98</b>	<b>66,38%</b>	<b>266,81</b>	<b>271,87</b>

La produzione minore, in alcuni progetti, è stata causata per lo più dai rallentamenti dei lavori a causa di un generalizzato calo della produzione per fenomeni inflattivi e difficoltà di approvvigionamento dei materiali da costruzione e delle materie prime, unitamente alle preoccupanti tensioni geopolitiche globali e alle conseguenze indotte sul mercato energetico.

Il Ministero ha rendicontato sugli scostamenti negativi delle cinque opere di seguito elencate:

1. Potenziamento Orte-Falconara
2. Raddoppio Lunghezza-Guidonia
3. Linea Battipaglia – Reggio Calabria
4. Nodo Falconara
5. Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

### **1. Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara**

*Descrizione degli interventi e stato di attuazione*

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico.

Gli interventi di potenziamento infrastrutturale prevedono ad oggi il raddoppio selettivo di alcune tratte della linea trasversale appenninica Orte – Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi:

- raddoppio Spoleto-Campello (regione Umbria) per un'estesa di circa 10 km, dei quali circa 6 km in affiancamento, a partire dalla stazione di Spoleto, e circa 4 in variante in galleria artificiale, fino al ricongiungimento con l'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello. È prevista inoltre la realizzazione di una nuova SSE a Spoleto.

- raddoppio Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228 (regione Marche) per un'estesa di circa 4 Km di cui circa 1,9 in galleria.

- raddoppio Castelplanio-Montecarotto (regione Marche) per un'estesa di circa 6 km parte in affiancamento e parte in variante (circa il 50%).

Per il raddoppio Spoleto-Campello in data 30/12/2020 è stato attivato l'esercizio a singolo binario sulla nuova sede (futuro nuovo binario dispari) della tratta Spoleto – Campello con contestuale dismissione del tracciato storico e soppressione di n. 4 PL e attivazione della nuova galleria S. Giacomo.

Al momento, è in corso la realizzazione delle Opere Civili, propedeutiche al completamento dei lavori per il raddoppio della tratta; al contempo è in fase di chiusura la Verifica del Progetto Esecutivo della parte di armamento e trazione elettrica da parte dell'Organismo di Ispezione, ai fini dell'indizione della gara.

Inoltre, per quanto concerne la nuova SSE di Spoleto, è in fase d'avvio l'iter autorizzativo a cura del Commissario a seguito dei riscontri del MITE.

Il raddoppio Castelplanio-Montecarotto è stato attivato in data 10.06.2018.

Il raddoppio della tratta Fabriano-PM 228 è stato attivato in data 20.12.2009.

Produzione prevista periodo 1/06/2022 – 30/11/2022

Obiettivo: 6,34 MIE

Dichiarazione: 3,17 MIE

Scostamento periodo: -3,17 MIE

Motivazione dello scostamento

La minore produzione è dovuta ai ritardi accumulati, attribuibili ai maggiori tempi necessari per le verifiche legali, nell'aggiudicazione dell'AQ per i lavori di

rimozione della sovrastruttura del tracciato storico della tratta Spoleto-Campello, che interferisce con i lavori di realizzazione del nuovo tracciato.

Tale criticità ha generato una minore produzione dell'appalto in corso, derivante, dall'impossibilità di consegnare la totalità delle aree necessarie alle lavorazioni di raddoppio all'appaltatore delle opere civili.

Per la risoluzione delle criticità il Ministero ha messo in campo tutte le azioni necessarie volte all'accelerazione dei lavori di rimozione della sovrastruttura del tracciato storico della tratta Spoleto-Campello, interferente con le attività di raddoppio, al fine di procedere con la consegna di tutte le aree all'appaltatore delle opere civili.

I lavori di rimozione sopracitati sono conclusi e si prevede di consegnare la totalità delle aree all'appaltatore delle opere civili.

## **2. Raddoppio Lunghezza-Guidonia**

*Descrizione degli interventi e stato di attuazione*

Il progetto si colloca nel quadrante orientale di Roma e prevede la prosecuzione del raddoppio già realizzato nel tratto Tiburtina-Prenestina-Lunghezza (estesa di circa 15 km della linea FL2), per la maggior parte in affiancamento all'attuale tracciato. La prosecuzione del raddoppio da Lunghezza a Guidonia Colle Fiorito si estende per circa 10 km e prevede, l'estensione dell'attuale sistema di telecomando (SCC FL2) sino a Guidonia.

Il progetto prevede la realizzazione di opere civili, armamento, trazione elettrica a 3 kV cc, impianti tecnologici avanzati per il distanziamento e la sicurezza ferroviaria e nuovi apparati tecnologici, prevedendo lavorazioni per fasi al fine di garantire sulla linea il mantenimento dello standard di servizio attualmente offerto e per le altre opere limitare il disturbo alla viabilità e quindi agli abitanti.

Sono previste le seguenti fasi:

- Macrofase 2: Raddoppio Lunghezza - Bagni di Tivoli e modifica del PRG Bagni di Tivoli.

- Macrofase 3: Nuova stazione di Guidonia Colle Fiorito. Appalto affidato a maggio 2022.

- Macrofase 4 e 5: Barriere e Raddoppio Bagni di Tivoli – Guidonia Colle Fiorito.

Per la Macrofase 2 sono in corso la realizzazione delle opere civili lungo la tratta Lunghezza - Bagni Tivoli (e), le oo.cc. PRG Bagni di Tivoli, la PE delle barriere antirumore e l'affidamento degli appalti per le tecnologie.

Per la Macrofase 3 sono in corso le lavorazioni.

Per le Macrofasi 4 e 5 sono in corso interlocuzioni con gli EELL per condivisione degli input progettuali relativi alla soluzione per eliminare il PL su via Cesurni, con Bagni di Tivoli in posizione attuale. A valle della condivisione, sarà avviata la revisione della Progettazione Definitiva, cui seguirà l'iter autorizzativo del raddoppio.

Produzione prevista periodo 1/06/2022 – 30/11/2022

Obiettivo: 4,73 M€

Dichiarazione: 2,34 M€

Scostamento periodo: -2,39 M€

Motivazione dello scostamento

La minore produzione nel periodo di riferimento è riconducibile al ritardo nella registrazione sul sistema contabile delle prestazioni effettivamente svolte dall'appaltatore.

### **3. Adeguamento tecnologico ed infrastrutturale Battipaglia Reggio Calabria**

#### *Descrizione degli interventi e stato di attuazione*

Gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Battipaglia-Reggio C. hanno lo scopo di elevare gli standard prestazionali della linea.

Gli interventi programmati in ambito Regione Calabria (n. 10) comprendono:

- Ricostruzione della Galleria “Coreca”
- Ricostruzione ponte Petrace fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi e modifica P.R.G. stazione di Gioia T. e inserimento C.T.C.
- Velocizzazione degli itinerari di stazione e costruzione S.S.E. di Vibo Pizzo con annessa linea primaria di alimentazione
- Riclassamento a 150 kV della SSE di Sambiasi e della linea primaria FS Feroleto - Sambiasi
- Potenziamento della SSE di Reggio Calabria Gallico;
- Realizzazione PRG ed ACC di Lamezia Terme Centrale;
- Completamento realizzazione DCO unico di Reggio Calabria;
- Adeguamento del PRG nelle stazioni Praja, Scalea e Diamante;
- Adeguamento del PRG nelle stazioni Eccellente e Vibo-Pizzo;
- Adeguamento sagoma gallerie della Calabria

Ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.

Tutti gli interventi nella regione Calabria sono stati attivati.

Sono in corso di ultimazione le attività accessorie di completamento.

#### Produzione prevista periodo 1/06/2022 – 30/11/2022

Obiettivo: 0,45 MIE

Dichiarazione: 0,41 MIE

Scostamento periodo: -0,04 MIE

#### Motivazione dello scostamento

Le minori contabilizzazioni si riferiscono ai lavori di consolidamento della galleria Fiumicello e sono dovute alla parziale indisponibilità dell’infrastruttura mediante le interruzioni notturne, per tener conto della necessità di svolgere altri interventi ritenuti prioritari al fine di garantire la sicurezza e la regolarità della circolazione ferroviaria. Per la risoluzione della criticità il ministero ha messo in campo azioni volte all’ottimizzazione dell’utilizzazione della disponibilità dell’infrastruttura.

### **4. Nodo di Falconara**

#### *Descrizione degli interventi e stato di attuazione*

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto del Nodo di Falconara, eliminando la necessità d’invertire la direzione di marcia dei treni a Falconara Marittima, e alla rilocazione della linea ferroviaria per risolvere l’interferenza con la raffineria API di Falconara.

Gli interventi di prima fase consistono nella realizzazione di:

- variante a doppio binario (4,4 km) della linea Adriatica tra le stazioni di Montemarciano e Falconara M. (variante di Falconara), compresa la modifica del piano di stazione di Falconara M.;



- bretella di collegamento tra la variante di Falconara e la linea Orte-Falconara, a semplice binario (1,5 km), con possibilità di raddoppio al completamento del raddoppio della intera linea Orte-Falconara;
  - dismissione dell'attuale scalo merci di Falconara M. e delocalizzazione dell'attuale SSE. L'attuale stazione di Falconara conserva solo 5 dei binari del piazzale adibito a servizio viaggiatori ed è adeguata a modulo 750 m.
- È in corso la realizzazione dei lavori relativamente agli interventi di prima fase.

Produzione prevista periodo 1/06/2022 – 30/11/2022

Obiettivo: 6,40 MIE

Dichiarazione: -1,56 MIE

Scostamento periodo: -7,95 MIE

Motivazione dello scostamento

La minore produzione di periodo è riconducibile al permanere della criticità relativa alla capacità organizzativa dell'appaltatore ed in ultimo al recesso contrattuale intervenuto a seguito della formalizzazione ad ottobre della variante BOE eccedente il sesto quinto dell'importo contrattuale che non è stata accettata dall'appaltatore.

## **5. Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi**

### *Descrizione degli interventi e stato di attuazione*

Il progetto ricomprende gli interventi di sviluppo del nodo ferroviario di Genova, il Terzo Valico dei Giovi e i collegamenti di ultimo miglio con il Porto storico di Genova in coerenza con quanto disposto dal DL n. 32/2019 "Sblocca cantieri".

L'intervento è articolato in tre macrointerventi:

1. potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole;
2. potenziamento scalo Campasso e itinerario Bivio Fegino – Parco Campasso – ex bivio S. Limbania;
3. Terzo valico dei Giovi.

In particolare, il progetto prevede:

- completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli, con sistemazione a PRG della stazione di Voltri prima fase;
- prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri, con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e realizzazione del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena con la realizzazione dell'ACCM su ferro attuale a Sampierdarena;
- sestuplicamento della tratta Principe-Brignole eliminando le attuali interferenze a raso generate agli innesti dei bivi Traversata con la realizzazione dell'ACCM su ferro attuale a Genova Brignole;
- PRG finale di Voltri;
- adeguamento/riattivazione della tratta tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino;
- adeguamento/completamento dello scalo Campasso con realizzazione di 8 binari a modulo 750 metri centralizzati e controllati dal nuovo ACC di stazione su un'area di circa 48.500 mq complessivi;
- adeguamento/completamento della tratta Campasso-ex bivio S. Limbania;
- realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC che si sviluppa per circa 53 km (Terzo valico dei Giovi), di cui circa 37 km in galleria, e con

interconnessioni con la rete esistente attraversando 14 comuni in provincia di Genova e di Alessandria.

Le opere principali del Progetto sono:

- galleria di Valico (27 km): doppia canna, by-pass ogni 500 m e 4 finestre di accesso intermedio (per motivi costruttivi e di sicurezza);
- galleria di Serravalle (7 km): doppia canna, by-pass ogni 500 m;
- galleria artificiale Pozzolo (2 km).

#### *Avanzamento dell'intervento*

- Nel 2016 è stato attivato l'ACCM di Voltri e a dicembre 2019 è stato attivato il raddoppio del binario d'ingresso al VTE (Voltri Terminal Europa) presso lo scalo di Voltri Mare. 6
- In data 26 giugno 2020 sono stati affidati al General Contractor Consorzio COCIV i lavori di completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera; è stato ultimato lo scavo delle gallerie S.Tomaso e Polcevera e sono in corso di ultimazione le attività di scavo della nuova galleria Colombo.
- In data 29 agosto 2021 è stata attivata la Fase 1 del bivio Polcevera.
- Sono in corso i lavori a Genova Brignole per la realizzazione dell'ACC su ferro attuale.
- È stata ultimata la progettazione definitiva (a cura del Consorzio COCIV) relativa agli interventi tra Bivio Fegino e ex Bivio S. Limbania via Parco Campasso, nonché gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del Quadruplicamento Voltri – Sampierdarena e del sestuplicamento Brignole-Principe. Per l'itinerario Campasso è in corso di svolgimento l'iter autorizzativo in ambito regionale (Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale - PAUR).
- In data 05/10/2021 è stato avviato lo sviluppo del PFTE del PRG di Voltri.
- Completano funzionalmente il progetto gli interventi di adeguamento del collegamento fra Parco Rugna/Calata Sanità-Bettolo e ex Bivio S. Limbania, fuori perimetro del progetto unico, ma oggetto della Convenzione tra RFI ed Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del 11/01/2019 per la progettazione ed alla Convenzione tra RFI e AdSP del 30/2/2019 per la realizzazione; è stato affidato l'appalto multidisciplinare e sono state effettuate le attività propedeutiche di demolizione dell'armamento.
- Relativamente al Terzo valico dei Giovi sono in corso di realizzazione tutti e 6 i lotti costruttivi con un avanzamento dei lavori pari a circa il 53 %. Al 31/05/2022 l'avanzamento complessivo degli scavi è pari al 80 % che corrisponde allo scavo di circa 70 Km di opere in sotterraneo su 87,5 km totale. Con l'abbattimento dell'ultimo diaframma esistente in data 02/12/2021 sono stati completati i lavori di scavo delle gallerie di linea tra i due cantieri di Fegino e Polcevera.
- Per quanto riguarda gli interventi relativi al PRG di Rivalta Scrivia, ad agosto 2021 è stata attivata l'ACC compreso l'adeguamento a modulo 750 mt. dei binari 4 e 5 (Fase 3), sono in corso i lavori delle restanti fasi 4 e 5.

#### Produzione prevista periodo 1/06/2022 – 30/11/2022

Obiettivo: 331,55 MIE

Dichiarazione: 206,40 MIE

Scostamento periodo: -125,15 MIE

Motivazione dello scostamento

La minore produzione di periodo è riconducibile principalmente a un generalizzato calo della produzione a causa dei peculiari ed eccezionali fenomeni inflattivi ed alle difficoltà di approvvigionamento dei materiali da costruzione e delle materie prime, unitamente alle preoccupanti tensioni geopolitiche globali e alle conseguenze indotte sul mercato energetico, nonché a scostamenti rispetto alle previsioni, dovuti principalmente a problematiche di carattere contrattuale e ad imprevisti sorti nel corso dell'esecuzione dei lavori.

Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati

(Importi in milioni di euro) SCHEDA STAZIONI

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 30/11/21	Produzione stimata dal 01/12/21 al 30/11/22	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/22	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/22	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/21 al 31/05/22	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/22 al 30/11/22
1	P055_A - Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	3.046,90	783,25	119,29	902,54	29,62%	111,54	52,97
2	A1004C - Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	2.615,82	457,75	46,11	503,86	19,26%	32,78	12,35
	<b>Totale</b>	<b>5.662,73</b>	<b>1.241,00</b>	<b>165,40</b>	<b>1.406,40</b>	<b>24,84%</b>	<b>144,32</b>	<b>65,32</b>

n.	STAZIONI da completare/attivare	entro il 31/05/2022	entro il 30/11/2022
1	Stimigliano	x	
2	Punta Raisi	x	
3	Cremona		x
4	Forte dei Marmi		x
5	Sesto Fiorentino		x
6	Mondovi		x
	<b>Totale stazioni (n.)</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

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.

Di seguito si riportano le schede di dettaglio degli interventi realizzati nelle stazioni di Stimigliano, Punta Raisi, Cremona, Forte dei Marmi-Seravezza-Querceta, Sesto Fiorentino, Mondovì.

**La stazione di Stimigliano** ha visto eseguiti gli interventi nei Fabbricati Viaggiatori, a seguito di attivazione della verifica di interesse culturale ai sensi del "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" tramite la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Regioni di competenza; tali interventi interesseranno l'eliminazione delle opere murarie non conformi realizzate nel corso degli anni presenti in facciata, finalizzate 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. Tutta la segnaletica presente all'interno dell'impianto è stata sostituita con le nuove tipologie previste dal manuale.

**La stazione di Punta Raisi** ha visto l'attivazione di interventi a seguito della necessità di riattivazione del passante ferroviario dopo una lunga interruzione per lavori di potenziamento infrastrutturale, i quali interessano l'adeguamento dell'accessibilità, ossia la ripavimentazione dei luoghi aperti al pubblico, il rifacimento delle finiture dei servizi igienici, la realizzazione di percorsi tattili e la collocazione delle relative mappe.

**La stazione di Cremona** è stata oggetto di interventi eseguiti a seguito della necessità dell'adeguamento dell'accessibilità, ossia la ripavimentazione dei luoghi aperti al pubblico, la realizzazione di percorsi tattili e la collocazione delle mappe tattili, l'abbattimento delle barriere architettoniche.

**La stazione di Forte dei Marmi-Seravezza-Querceta**, è una stazione ferroviaria posta sulla linea Genova-Pisa e rappresenta, insieme a quella di Pietrasanta, una delle destinazioni importanti per i viaggiatori diretti in Versilia.

Per questo impianto transitano ogni anno circa 558.400 persone (saliti e scesi) (anno 2019) – circa 1.860 al giorno. La stazione è classificata da RFI nella categoria Silver.

L'obiettivo generale delle opere è stato quello di aumentare la capacità attrattiva del servizio ferroviario nel pieno rispetto dei criteri di sicurezza e funzionalità. L'aspetto architettonico d'insieme offre un miglioramento complessivo in termini di uniformità dei caratteri visivi identitari dell'infrastruttura e di riconoscibilità.

Allo stato attuale risultano completate tutte le attività realizzative, dal restyling del Fabbricato Viaggiatori, all'adeguamento dell'accessibilità ferroviaria con adeguamento di marciapiedi, di installazione dei percorsi tattili LVE, di realizzazione di pensiline su primo e secondo marciapiede, servizi igienici, rifacimento totale dell'uscita del sottopassaggio lato monte, riqualificazione del sottopasso e delle scale, realizzazione degli ascensori, alle sistemazioni sul piazzale esterno di stazione.

L'intervento ha coinvolto tutta l'area del piazzale antistante la stazione, con interventi che hanno modificato interamente l'aspetto dello stesso. Gli interventi effettuati che hanno avuto maggior impatto sono i seguenti: ampliamento dell'area pedonale con la realizzazione di una recinzione per separare l'area ferroviaria da quella non ferroviaria, una nuova fermata Bus e Taxi, realizzazione di percorsi LVE, riconfigurazione degli stalli dei parcheggi e nuovo impianto di illuminazione. È stato realizzato uno spazio dedicato al servizio kiss & ride, oltre alla realizzazione di un'area dedicata a "bici park" dotata di predisposizioni per ricarica dei mezzi elettrici, per favorire gli spostamenti con mezzi ecologici.

**La stazione di Sesto Fiorentino**, è una stazione ferroviaria posta sul tronco comune alle linee Bologna-Firenze e Firenze-Lucca, situata nell'omonimo comune. È caratterizzata da un elevato traffico passeggeri sia verso Bologna che verso Firenze. Rete Ferroviaria Italiana per le sue caratteristiche la considera di categoria "silver". La stazione di tipo passante in superficie dispone di quattro binari per servizio passeggeri affiancate con banchine poste lateralmente a servizio dei viaggiatori, per le due linee ferroviarie Bologna-Firenze e Firenze-Lucca.

La stazione è frequentata in media da 5380 persone ogni giorno, circa 1.614.043 persone anno (saliti e scesi anno 2019). Il traffico passeggeri è formato

principalmente da studenti e lavoratori, che si spostano sia verso Prato e Pistoia, che verso Firenze: il flusso rimane piuttosto costante sia d'estate che d'inverno.

La stazione è servita in totale da 144 treni regionali, e regionali veloci ogni giorno: nell'arco della giornata, nella stazione effettua servizio viaggiatori un convoglio ogni 8 minuti. Per questo impianto transitano circa 5.380 al giorno. La stazione è classificata da RFI nella categoria Silver.

L'obiettivo generale delle opere è stato quello di aumentare la capacità attrattiva del servizio ferroviario nel pieno rispetto dei criteri di sicurezza e funzionalità. L'aspetto architettonico d'insieme offre un miglioramento complessivo in termini di uniformità dei caratteri visivi identitari dell'infrastruttura e di riconoscibilità.

Allo stato attuale risultano completate tutte le attività realizzative, dal restyling del Fabbricato Viaggiatori, all'adeguamento dell'accessibilità ferroviaria con adeguamento di marciapiedi, di installazione dei percorsi tattili LVE, di realizzazione di pensiline su primo e secondo marciapiede dell'accesso ai servizi igienici, di realizzazione di sottopasso, scale ed impianti ascensori, alle sistemazioni sul piazzale esterno di stazione

Gli interventi sul fabbricato viaggiatori, di realizzazione delle pensiline, per l'avvio dei quali è stato necessario l'ottenimento di un'autorizzazione paesaggistica e di un parere della Soprintendenza ai beni culturali, in relazione ai vincoli territoriali presenti sull'area, hanno portato alla riorganizzazione degli spazi interni dotando la stazione di un atrio accessibile dall'esterno, una sala d'attesa accessibile dalla banchina, e nuovi servizi igienici, anch'essi accessibili dalla banchina, ed anche di quelli esterni.

Le destinazioni dei locali al piano terra sono funzionali alle attività di stazione ferroviaria: Atrio di stazione, Biglietteria, Bar tavola calda, Uffici ormai in disuso, centrale termica, etc.

La ripavimentazione del piazzale antistante e l'illuminazione è stata realizzata a cura e spese dal comune di Sesto Fiorentino in accordo con RFI.

una porzione del piazzale antistante riguarda il rifacimento dell'intero pacchetto stradale con riprofilatura

Gli interventi in particolare hanno previsto l'inserimento sul fronte stazione di uno spazio per sosta breve di auto di cui due dedicati alla sosta e ricarica dei mezzi elettrici e di nuovi stalli per bici elettriche.

**La stazione ferroviaria di Mondovì**, si trova in Piemonte, in provincia di Cuneo ed è posta lungo la linea Torino-Savona.

L'intervento di restyling della stazione ha incluso principalmente il prolungamento del sottopassaggio viaggiatori che garantisce il collegamento fino al parcheggio di via Fossano e l'attivazione di tre ascensori.

Si è deciso di utilizzare lo strumento dell'appalto integrato: quindi la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori sono state entrambe a cura dell'Impresa Appaltatrice.

La progettazione esecutiva è costituita da 55 elaborati progettuali ambito:

- Architettonico per il quale è stato acquisito preventivamente il nulla osta da parte della "Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio"; Civile; Impianti elettrici; Impianto idrico.

Con un investimento di circa cinque milioni di euro, Rete Ferroviaria Italiana ha concluso, all'inizio del 2022, i lavori di restyling dell'intera stazione, progettati ed eseguiti di concerto con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio.

L'inaugurazione ha avuto luogo nel febbraio 2022.

Per quanto concerne ***Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci***, è stata prevista una misura specifica dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.

In particolare, c'è un investimento di 145 milioni di euro relativo al rinnovo di locomotive merci e carri obsoleti o loro ammodernamento mediante aggiornamento e potenziamento e l'elettrificazione, con eventuale installazione di impianti di controllo da remoto, dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio per ridurre i tempi di manovra e l'utilizzo di mezzi di smistamento ad alimentazione diesel e, di conseguenza, le emissioni inquinanti. Sono previsti incentivi pari al 30% per la sostituzione dei locomotori in caso di rottamazione, 20% per l'inserimento di nuovi locomotori senza rottamazione, al 30% per i carri ferroviari di nuova generazione con rottamazione e dal 100% per l'adeguamento ed elettrificazione dei raccordi sulla rete di RFI.

Al fine di migliorare la ripartizione modale della mobilità delle merci a favore del ferroviario, è importante il rinnovo con rottamazione ed il refitting della parte obsoleta dell'attuale parco merci (locomotori, carri, unità di trasporto intermodale), nonché delle infrastrutture di supporto al trasferimento merci su ferrovia, al fine di garantire un minor impatto ambientale e del rumore.

Nel corso del 2022, secondo il cronoprogramma, era previsto l'avvio delle concessioni dei contributi ai beneficiari, ma a dicembre il testo del decreto attuativo, recante le modalità e i criteri per l'assegnazione delle risorse ai beneficiari per il rinnovo di locomotive merci e carri obsoleti, redatto dalla Direzione competente, era ancora al vaglio della Commissione europea per la prescritta autorizzazione. Non è stato, pertanto, possibile procedere con l'emanazione dei relativi decreti di assegnazione delle risorse.

### **3.2 Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile**

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 è declinato in sette obiettivi operativi riguardanti:

- interventi relativi al “Rinnovo autobus TPL”, previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M2C2 del PNRR,
- interventi relativi al “Rinnovo treni TPL”, previsti dal PNRR
- interventi relativi al “Trasporto rapido di massa”, nell'ambito della componente M2C2, alla ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario.

Sempre nell'ambito del trasporto pubblico locale è stato dato avvio agli interventi relativi alle “Ciclovie urbane”, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e al rafforzamento delle linee ferroviarie regionali finanziate dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR. Infine, un obiettivo ha promosso la redazione del progetto di legge delega di riforma del trasporto pubblico locale.

Il parco autobus italiano per il trasporto pubblico presenta un'età media notevolmente superiore a quello europeo (10,5 anni contro i 7 anni dell'UE) e consta di 42.000 veicoli, di cui quasi il 90% è a benzina, diesel e dual fuel e più del



40% è costituito da veicoli ad alte emissioni (Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4).

L'obiettivo del Ministero è quello di accelerare il **rinnovo del parco autobus** con veicoli alimentati a GNL e GNC, quindi a metano, destinati al trasporto extraurbano ed interurbano. I beneficiari delle risorse sono le Regioni. Tale misura integra quanto previsto dal PNRR (acquisto di autobus elettrici e ad idrogeno) recuperando la possibilità di acquisto di mezzi ad alimentazione a metano e contribuendo in modo determinante a favorire la transizione ecologica nell'attività di rinnovo del parco mezzi adibito al trasporto pubblico locale (che presenta un'età media di dieci anni).

Gli obiettivi specifici sono il miglioramento della qualità e disponibilità dei servizi di trasporto pubblico e scoraggiamento all'uso di veicoli privati; l'aumento del comfort degli utenti e dell'attrattiva dei servizi di trasporto pubblico su strada; il miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'utilizzo di carburanti verdi e tecnologie innovative, in linea con gli accordi internazionali e le disposizioni normative dell'Unione Europea; la promozione della politica di coesione attraverso la riduzione del divario nazionale a seguito dell'aumento delle attrezzature per autobus nel Mezzogiorno.

L'attuazione della misura è avvenuta in base a quanto disposto nel Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile 2019-2033 (PSNMS), adottato con DPCM n. 1360 del 24 aprile 2019 e successivo decreto attuativo di riparto delle risorse n. 81 del 14.02.2020. Le risorse sono state assegnate alle Regioni mediante venti anticipazioni, erogate in base alle richieste pervenute, nei limiti delle risorse disponibili nell'annualità 2022. Nel 2023 sarà erogata, su richiesta, la tranche relativa alle risorse iscritte nel bilancio del corrispondente anno.

Le attività sono state portate avanti senza particolari criticità se non quelle collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione del Piano Complementare, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari, ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse.

L'attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "**Rinnovo treni TPL**", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, 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. L'attività si sostanzia nel finanziamento delle Regioni e degli enti locali, per il potenziamento e l'aumento di efficienza delle ferrovie.

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.

È 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 2022, non sono pervenute istanze di erogazione di risorse da parte soggetti beneficiari (le Regioni).

Le procedure di acquisizione del materiale rotabile su ferro sono in corso e non sono state completate nel 2022 per consentire la richiesta di erogazione delle risorse e di conseguenza non sono stati adottati provvedimenti di pagamento.

È stata comunque disposta l'erogazione dell'anticipazione a tutti i soggetti beneficiari per i quali sussistevano le condizioni, pari al 10% di quanto assegnato con D.M. n. 319 del 9 agosto 2021.

Le attività sono state portate avanti senza particolari criticità se non quelle collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse.

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.

Nell'anno 2022, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di sette rilevanti interventi finanziati sia le risorse della legge n. 211/92 e con la legge obiettivo 443/01:

VERONA - Rete filoviaria urbana;

MILANO - Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo – Linate;

ROMA - Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali;

NAPOLI - Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale – Capodichino;

PALERMO - Metroferrovia Giachery-Lolli;

MILANO - Tranvia Parco Nord-Seregno;

TORINO - Metropolitana Collegno - Cascine Vica.

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.

È 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, evidenzia, a livello generalizzato, una produzione annuale effettiva inferiore rispetto a quella prevista, tra le cause, la mancanza di perizia di variante da parte del Ministero e assegnazione risorse da parte del Cipess; la sospensione lavori dovuta a sequestro giudiziario dell'area; l'inquinamento delle terre da parte di idrocarburi e tempi iter autorizzativo per bonifica; il caro energia e il forte incremento del costo dei materiali.

Nella tabella in allegato sono riportate le produzioni stimate e quelle effettive per i singoli interventi, dal cui confronto derivano le seguenti considerazioni, in particolar per quegli interventi che presentano situazioni di criticità o scostamenti maggiori rispetto al previsto:

#### VERONA. Rete filoviaria urbana

L'intervento nel Comune di Verona è stato oggetto di una ulteriore perizia di variante e della necessità di acquisire la deliberazione del CIPE sull'utilizzo di risorse afferenti la Legge 211/92 ancora disponibili. A valle della Delibera del CIPE potranno essere riprese le attività senza ulteriori problematiche.

#### NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino

Lo scostamento risulta determinato dalla sospensione dei lavori della stazione Poggioreale e delle gallerie di collegamento tra Capodichino e Poggioreale per il crollo verificatosi presso il cimitero monumentale di Napoli, con conseguente sequestro dell'area da parte dell'autorità giudiziaria.

#### PALERMO. Metroferrovia Giachery - Loli

La minore produzione del primo semestre è dovuta alla criticità connessa con il conferimento delle terre "inquinata da idrocarburi" presenti in zona Porto di Palermo, che ha reso necessario l'espletamento di un nuovo iter autorizzativo con l'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana, per l'impiego di un impianto di Bio Soil Washing, che si è concluso nel mese di aprile. A ciò si è aggiunto il tema del "caro energia" e il forte incremento del costo materiali che ha reso difficile l'approvvigionamento delle forniture.

#### MILANO: Tranvia Parco Nord-Seregno

Con la Delibera CIPE del 23/2022 di agosto 2022 si è provveduto all'incremento del finanziamento che consentirà la ripresa delle attività di progettazione esecutiva e successiva realizzazione delle opere.

Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Trasporto rapido di massa", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e, in particolare, degli interventi elencati nella tabella allegata, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati

Importi in milioni di euro

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo contrattualizzato dei lavori	Importo produzione stimata al 31/12/21	Produzione stimata anno 2022	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/22	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/22	Importo produzione semestrale effettiva al 30/06/22	Importo produzione semestrale effettiva al 31/12/22
1	VERONA. Rete filoviaria urbana	130,71	115,51	15,00	25,00	40,00	34,63%	2,50	1,00
2	MILANO. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1.943,82	1.373,43	1.147,00	177,00	1.324,00	96,40%	93,50	75,95
3	ROMA. Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali	792,00	628,55	500,00	50,00	550,00	87,50%	21,00	27,00
4	NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	593,10	593,10	318,18	80,00	398,18	67,14%	17,50	20,00
5	PALERMO. Metroferrovia Giachery - Lollì	152,10	104,22	62,40	30,00	92,40	88,66%	6,40	9,20
6	MILANO. Tranvia Parco Nord - Seregno	264,27	131,89	0,00	19,52	19,52	14,80%	0,00	0,00
7	TORINO. Metropolitana Collegno - Cascine Vica	271,84	185,70	69,03	55,76	124,79	67,20%	23,59	21,96
	Totale	4.147,84	3.132,40	2.111,61	437,28	2.548,89	81,37%	164,49	154,11

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 della mobilità sostenibili di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ed è diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 miliardi di euro; a decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

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

L'attività istruttoria deve tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le Regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, e pone particolare attenzione:

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

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

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

- per l'obiettivo relativo ad "un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico" e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata", l'indicatore è l'incremento annuale del *load factor* (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle Regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su

base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del *load factor*;

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

Come previsto il Ministero ha provveduto all'erogazione dell'80% dell'anticipazione entro il 31/07/22, per un importo di € 3.978.648.489,20 e con riferimento alla fase di "Erogazione alle Regioni a statuto ordinario delle risorse a saldo del Fondo", si evidenzia che, a causa del ritardo con il quale è stato emanato il D.I. di riparto n. 421 del 29/12/2022, si è provveduto solamente all'impegno di spesa del saldo per il Fondo TPL con D.D. 465 del 29/12/2022 pari ad € 975.782.048,80.

Il rafforzamento della mobilità ciclistica è una delle linee di intervento previste dal PNRR nell'ambito della componente M2C2. Il Ministero si è impegnato quindi ***nell'attuazione e nel monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie urbane.***

L'investimento è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani. Ci si attende che gli investimenti riguardino anche progetti nelle zone rurali.

Come previsto dall'obiettivo, nell'agosto 2022, è stato adottato il decreto di ripartizione per l'assegnazione definitiva delle risorse, finalizzate alla costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (in comuni con più di 50.000 abitanti).

Sono state anche espletate le attività istruttorie di competenza relative all'accesso, da parte dei Comuni beneficiari, al Fondo Opere Indifferibili di cui all'art.7 del DPCM 28 luglio 2022 e circolare MEF 9 novembre 2022, n. 37.

Non sono state ravvisate particolari criticità se non quelle collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione degli interventi del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse.

Per l'obiettivo **rafforzamento delle linee ferroviarie regionali**, il Ministero si è impegnato affinché, con le risorse messe a disposizione dal **Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR**, pari a 1.500 mln di euro, fosse realizzato il potenziamento delle linee e delle infrastrutture ferroviarie regionali non interconnesse, per risolvere i problemi di collegamento ed interoperabilità di queste con la rete nazionale principale.

Gli interventi previsti sulle linee regionali hanno avuto i seguenti obiettivi:

- Rafforzare le linee ferroviarie regionali interconnesse, per raggiungere i livelli di sicurezza fissati dall' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA);
- Potenziare il sistema di trasporto ferroviario regionale non interconnesso, che svolge un ruolo fondamentale nel sostegno alla domanda di mobilità locale e metropolitana;
- Supportare il collegamento delle linee regionali con la rete nazionale ad alta velocità.

I risultati finali previsti nel 2026 con tali risorse sono:

- Almeno n. 10 interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali
- Almeno n. 9 interventi per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali.
- Almeno n. 3 interventi per potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile
- Almeno n. 2 interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile.

Nel corso del 2022, a titolo di anticipazione alle Regioni sono state trasferite risorse pari al 45% di quelle disponibili, in misura superiore al previsto 38%, il 91% dei bandi di gara è stato pubblicato entro la fine del 2022.

I notevoli investimenti dedicati al trasporto pubblico locale, mirati al miglioramento complessivo del servizio ed all'aumento dell'efficienza energetica dei veicoli, rendono necessaria una riforma complessiva del settore. Per il 2022 è stata affidata al Ministero la **Redazione del progetto di legge delega di riforma del trasporto pubblico locale e dei connessi decreti legislativi**. Nello specifico sono state previste:

- l'elaborazione di un documento contenente l'analisi delle criticità e le proposte di sviluppo del settore, sulla base delle proposte formalizzate dal gruppo di lavoro di riforma del TPL;
- la condivisione delle proposte di sviluppo con la Conferenza unificata;
- l'elaborazione del progetto di legge delega di riforma e dei connessi decreti attuativi.

La riforma del TPL è stata parzialmente attuata mediante le disposizioni di legge previste dall'art. 8, comma 7, del D.L. n. 68/2022.

In particolare, il comma in parola, alla lettera b), ha previsto che una quota del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del tpl, di cui all'art. 16-bis, comma 1, del DL 95/2022, destinata ai servizi di TPL nelle regioni



a statuto ordinario, sia ripartita sulla base dei livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico locale e regionale ed in relazione all'applicazione dei costi standards previsti per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Il Ministero ha proceduto ad individuare gli indicatori per definire un livello adeguato di servizio uniforme su tutte le regioni a statuto ordinario ed ha applicato i costi standards ai servizi attualmente eserciti nelle medesime regioni.

L'attività istruttoria si è sostanziata nell'emanazione del decreto di riparto del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del tpl, di cui all'art. 16-bis, comma 1, del DL 95/2022, previa intesa tecnica e politica con le Regioni.

L'attività connessa alla riforma del trasporto pubblico locale proseguirà nel 2023 con le disposizioni del Decreto aiuti-quater che ha semplificato i criteri originariamente definiti dall'art. 27 del D.L. n. 50/2017. Inoltre, nell'ambito della riforma, sempre in attuazione dell'art. 8, comma 6, del D.L. n. 68/22, una quota di circa 15 milioni di euro è stata ripartita per la sperimentazione dei servizi di *sharing mobility* negli anni 2022, 2023 e 2024. Tale ripartizione è stata possibile solo a seguito dell'attività istruttoria del Ministero che ha definito, d'intesa con le regioni e i Comuni, i criteri di riparto delle risorse, tenendo conto dell'obiettivo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale mediante l'integrazione e la complementarità dello stesso con i servizi di mobilità condivisa.

### 3.3 Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale

Tale 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 è declinato in quattro obiettivi operativi, tre dei quali sono previsti dal Fondo Complementare del PNRR e l'ultimo riguarda l'elaborazione del Regolamento delle concessioni portuali, nell'ambito della componente M3C2 del PNRR.

I primi due si riferiscono al “**Progetto integrato porti d'Italia**”, in particolare agli **interventi portuali** e al “**Piano nazionale Cold ironing**”. Le risorse previste sono complessivamente di 30.622,46 milioni di euro per gli anni 2021-2026.

Al settore portuale sono stati destinati complessivi 2.860 milioni di euro, ripartiti in annualità; ed in particolare, per l'anno 2022, come di seguito indicato:

- “Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, 400 milioni di euro;
- “Aumento selettivo della capacità portuale”, 85 milioni di euro
- “Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale”, 52,79 milioni di euro
- “Elettificazione delle banchine (Cold ironing)”, 150 milioni di euro.

Per quanto concerne gli **interventi portuali** l'obiettivo operativo prevedeva che il Ministero dovesse attuare e monitorare gli interventi previsti dalle *schede progetto* del Fondo Complementare:

1 - “Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, ove si prevede di migliorare l'accessibilità

marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi;

2 - "Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale", relativo a n. 6 interventi, di cui 3 porti TEN-T con migliorata accessibilità ferroviaria e 4 porti TEN-T con migliorata accessibilità stradale (un progetto prevede interventi sia all'ultimo miglio ferroviario sia all'ultimo miglio stradale);

3 - "Aumento selettivo della capacità portuale", con il fine di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche.

I soggetti attuatori sono le Autorità di Sistema Portuale (ADSP), che nel corso dell'anno 2022, dovevano pubblicare i bandi di gara ed avviare i lavori previsti.

A tal riguardo, gli interventi complessivamente ammessi al finanziamento sono 40, ripartiti per linee di attività come segue:

- Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - n. 26 interventi;

- Aumento selettivo della capacità portuale: n. 7 interventi;

- Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale: n. 7 interventi;

Il Ministero, nel corso del 2022, come già nell'anno 2021, ha erogato le risorse stanziato al fine di permettere l'avvio delle procedure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi previsti.

Per effettuare il monitoraggio sullo stato di avanzamento delle opere, realizzate dalle ADSP, il Ministero si è avvalso della Cassa Depositi e Prestiti. Gli esiti di tale monitoraggio evidenziano che il previsto target (aggiudicazione del contratto per la realizzazione del 30% delle opere/esecuzione dei lavori da parte delle Autorità di sistema portuale e avvio del 30% dei lavori) è stato raggiunto.

**Il Piano nazionale del Cold ironing" previsto dal Fondo Complementare, nell'ambito della componente M3C2 del PNRR**, ha lo scopo di elettrificare le banchine per ridurre la dipendenza dal petrolio e diminuire l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, in linea con la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) che stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per combustibili alternativi nell'Unione Europea.

Tale direttiva richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025, con preferenza per i porti della rete centrale TEN-T.

L'investimento, in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC in termini di efficienza energetica nei trasporti, si concentra su 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-T. Esso consiste sulla realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO<sub>2</sub>, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico.

I soggetti attuatori sono le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e le Regioni che nel corso dell'anno dovevano pubblicare i bandi di gara ed avviare i lavori previsti.

Gli interventi complessivamente ammessi al finanziamento sono 44 ed hanno riguardato l'Elettrificazione delle banchine (Cold ironing).

Anche per tale obiettivo, il Ministero, nel corso del 2022, come già per il precedente anno, ha erogato le risorse stanziato al fine di permettere l'avvio delle procedure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi previsti. Per effettuare il monitoraggio sullo stato di avanzamento delle opere, realizzate dalle ADSP, il Ministero si è avvalso della Cassa Depositi e Prestiti; gli esiti di tale monitoraggio evidenziano che il previsto target (aggiudicazione del contratto per la realizzazione del 30% delle opere/esecuzione dei lavori da parte delle Autorità di sistema portuale e avvio del 30% dei lavori) è stato raggiunto.

**Il Ministero si è impegnato per dare seguito *all'attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto "Navigazione green", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR.***

In Italia il trasporto marittimo svolge un ruolo rilevante come servizio di trasporto pubblico per la mobilità nelle aree costiere; pertanto, è necessario lo sviluppo di un'offerta adeguata di combustibili alternativi e la disponibilità di unità navali ad alta efficienza energetica disponibili per il trasporto pubblico e commerciale. Attraverso lo strumento del Fondo Complementare sono stati individuati tre sub-interventi per un valore complessivo di € 800 mln, così suddivisi:

- Sub-investimento I - (costo complessivo di 500 mln di euro) Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, attuate attraverso le misure di cofinanziamento pubblico;
- Sub-investimento II - (costo complessivo di 80 mln di euro) Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni in linea con standard ecologici moderni
- Sub-investimento III - (costo complessivo di 220 mln di euro) Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia.

L'obiettivo prevedeva che, in corso di anno il Ministero, nell'ambito degli investimenti SUB I e SUB III, emanasse i decreti ministeriali per la individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento, individuasse i beneficiari e definisse con loro degli accordi procedurali. Nello specifico, per il rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, il Ministero, trattandosi di una misura innovativa e di prima applicazione della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022, ha posto in essere numerose interlocuzioni con le autorità di Bruxelles, al fine di definire conclusivamente l'inquadramento applicabile al regime di aiuti. Tali interlocuzioni hanno comportato una serie di approfondimenti tecnici che hanno rallentato notevolmente l'attuazione dell'intervento rispetto alle tempistiche di realizzazione previste dal cronoprogramma, evidenziando difficoltà di coordinamento temporale tra i termini per gli adempimenti indicati e quelli richiesti dalle procedure di verifica della Commissione europea in tema di compatibilità con la disciplina sulla tutela della concorrenza.

Tuttavia, il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1° agosto 2022, all'articolo 7, prevede che gli adempimenti stabiliti per ciascuno dei primi tre trimestri del 2022 possono essere realizzati entro il rispettivo trimestre successivo. Pertanto, la conclusione della procedura per l'individuazione dei beneficiari dei contributi rispetto alle milestone fissata al 30.09.2022 è stata prorogata al

31.12.2022. Il Ministero ha poi differito il termine ultimo per la presentazione delle domande, fissandolo per le ore 12.00 del 5 dicembre 2022. Alla data di scadenza di cui sopra, sono pervenute n. 93 domande di ammissione al contributo, la cui fase istruttoria di verifica di ammissibilità della domanda si è conclusa in data 20 dicembre 2022. La procedura per l'individuazione dei beneficiari dei contributi si è conclusa entro dicembre 2022 mediante la definizione e la pubblicazione sul sito istituzionale della graduatoria degli assegnatari ammessi a contributo.

Per quanto riguarda il sub investimento III, occorre precisare che nel Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza è stata prevista l'assegnazione di risorse per la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale sul territorio nazionale necessari alla decarbonizzazione dei trasporti e in particolare nel settore marittimo, nonché di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) e Bio-GNL in ambito portuale con le relative capacità di stoccaggio e per l'acquisto delle unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio a partire dai terminali di rigassificazione nazionali. Il contributo va a finanziare tre tipologie di intervento:

- 90 milioni sono destinati alla realizzazione di impianti di liquefazione del gas naturale,
- 40 milioni alla realizzazione di punti di rifornimento di Gnl e Bio-Gnl in ambito portuale,
- 90 milioni all'acquisto di unità navali per le attività di bunkeraggio.

I contributi sono destinati alle aziende produttrici e distributrici di gas naturale liquefatto e agli armatori che effettuano il rifornimento delle unità navali in ambito portuale.

La necessità di acquisire la decisione della Commissione Europea ha rallentato l'attuazione degli interventi: si consideri infatti che non può essere data attuazione alla misura senza la definizione della procedura con la Commissione Europea. Nel maggio 2022, la Commissione Europea (Direzione generale della Concorrenza) ha ritenuto che l'istituzione di un regime di sostegno ad investimenti volti a promuovere impianti di liquefazione per la produzione di GNL, anche da fonti rinnovabili, possa considerarsi un aiuto potenzialmente esente dall'obbligo di notifica preventiva. Pertanto, il Ministero ha emanato nel mese di giugno il decreto che definisce le modalità di presentazione della richiesta per accedere al contributo e fissa i requisiti necessari per i beneficiari dell'intervento la procedura da seguire per realizzare interventi per complessivi 220 milioni di euro, finanziati dal Fondo Nazionale Complementare (Pnc). Sono state anche pubblicate sul sito le FAQ, richiamando la forte attenzione da parte delle aziende produttrici e distributrici di gas naturale liquefatto e degli armatori che effettuano il rifornimento delle unità navali in ambito portuale alla misura in esame.

Sono giunte dieci domande, per otto delle quali è stato necessario procedere ad una richiesta d'integrazione documentale, che ha impedito la conclusione dell'iter procedurale entro il termine settembre 2022, come da cronoprogramma. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1° agosto 2022, all'articolo 7, prevede che alla luce del sopravvenuto quadro macroeconomico nazionale e internazionale, gli adempimenti stabiliti per ciascuno dei primi tre trimestri del 2022, possono essere realizzati entro il rispettivo trimestre successivo. Pertanto, la

conclusione della procedura per l'individuazione dei beneficiari dei contributi è stata prorogata a dicembre 2022.

La Commissione di valutazione è stata istituita con decreto direttoriale dell'ottobre ed è formata da soggetti interni ed esterni all'Amministrazione. La valutazione delle domande è stata effettuata sulla base di precisi criteri, quali: la qualità del progetto, gli elementi innovativi e i contenuti tecnico-scientifici del progetto, l'impatto previsto sulla filiera produttiva nell'ambito territoriale di riferimento, il contributo all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ambientale.

Nel mese di dicembre sono state approvate le graduatorie, pubblicate sul sito a titolo di notifica.

L'obiettivo relativo all' **elaborazione del Regolamento delle concessioni portuali**, previsto dalla Riforma 1.2 – Aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali nell'ambito del PNRR, componente M3C2, è teso a definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari.

Tale regolamento è stato approvato con decreto interministeriale nel dicembre 2022, dopo parere del Consiglio di Stato.

Il regolamento disciplina e definisce:

- le condizioni quadro per l'aggiudicazione delle concessioni nei porti
- definisce le condizioni relative alla durata della concessione;
- i poteri di supervisione e controllo delle autorità che rilasciano la concessione;
- le modalità di rinnovo;
- il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione;
- i limiti dei canoni minimi a carico dei licenziatari.

### **3.4 Attuazione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibile**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", al programma 14.9 "Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni".

Il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, riguardante la Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure, convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108 ha previsto nell'articolo 6-bis, l'approvazione di un Piano nazionale dei dragaggi sostenibili al fine di consentire lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e la manutenzione degli invasi e dei bacini idrici. Le attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere sono interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, e costituiscono, ove occorra, variante al piano regolatore portuale e al piano regolatore del sistema portuale. Il Ministero ha avuto il compito di effettuare la *Redazione delle linee guida per il Piano nazionale dei dragaggi sostenibile*.

Dovendo tenere conto degli atti normativi più importanti a livello internazionale, comunitario, è considerevole lo sforzo del legislatore nazionale in materia di dragaggio e bonifica dei corpi idrici. Un'importante rilevanza ha il Piano nazionale ai fini della semplificazione delle procedure e di protocolli operativi prevalidati da tutti gli operatori in causa, da applicare senza necessità di ulteriori autorizzazioni, per realizzare sia le caratterizzazioni ambientali sia la gestione dei sedimenti marini con modalità e tecniche sostenibili e in linea con il timing fissato per l'utilizzo dei finanziamenti previsti dal PNRR. Le linee guida tengono conto del complesso quadro normativo, dei manuali esistenti redatti a cura dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologia applicata al mare e dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (ICRAM-APAT), dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), del decreto-legge n.77 del 2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n.108, che delimita il quadro normativo nazionale ed è finalizzato a semplificare e agevolare la realizzazione degli obiettivi dei programmi "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" (PNRR), "Piano nazionale per gli investimenti complementari", Piano Nazionale Integrato per l'energia e il clima 2030. Nel corso del 2022 il Ministero ha individuato i componenti del gruppo di lavoro per l'esame e la redazione delle Linee guida, cui partecipano rappresentanti Mit e Mise; sono state tenute riunioni per l'esame delle problematiche relative ai dragaggi e sono state sentite le Regioni, le ARPA regionali e alcuni stakeholder. La produzione del documento è avvenuta nel mese di novembre 2022.

### 3.5 Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *"Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"*, al programma 13.4 *"Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei"*.

L'obiettivo strategico è declinato in due obiettivi operativi inerenti la Digital innovation dei sistemi aeroportuali e il Piano nazionale degli aeroporti.

Nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, è prevista l'attuazione e il monitoraggio degli interventi di **"Digital innovation dei sistemi aeroportuali"**. L'investimento punta al potenziamento digitale del settore, che riguarda sia lo sviluppo di nuovi strumenti di digitalizzazione dell'informazione aeronautica che la realizzazione di piattaforme e servizi di aerei senza equipaggio. I progetti riguardano lo sviluppo e la connettività del sistema di gestione del traffico senza equipaggio (Unmanned Traffic Management System UTM), la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, la realizzazione di infrastrutture cloud, la virtualizzazione delle infrastrutture operative e la definizione di un nuovo modello di manutenzione.

Nel corso del 2022, il Ministero ha avviato le attività propedeutiche alla realizzazione di 13 siti (aeroporti, enti di controllo di avvicinamento APP e centri di controllo di aereo ACC) completamente digitalizzati ed operativi.

Sono state firmate quattro convenzioni con i Soggetti attuatori (ENAV e IDS AirNav, TECHNO SKY, D Flight) regolanti gli interventi sui 13 siti aeroportuali indicati dal PNRR, rispettando la tempistica prevista; sono stati approvati i cronoprogrammi. Il Ministero ha avviato la definizione di voci di costo "semplificate" per la rendicontazione e i pagamenti delle attività eseguite, proposte

dai Soggetti attuatori; sono state avviate le verifiche sui CUP ed acquisite indicazioni sugli affidamenti programmati nel biennio 2022/2023. Il Gruppo ENAV ha proceduto a popolare le sezioni del ReGiS (piattaforma per il monitoraggio e rendicontazione dei progetti PNRR) avviando l'inserimento dei dati propedeutici alla richiesta prima di saldo.

Il Ministero ha condotto il *coordinamento delle attività di predisposizione del Piano nazionale degli aeroporti*, anche elaborando una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori e integrando il trasporto aereo con quello ferroviario per la riduzione degli impatti ambientali.

L'art. art. 698 del Codice della Navigazione prevede che gli Aeroporti ed i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale siano individuati con Decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, il Ministero intende rivedere il sistema del trasporto aereo nazionale e quindi la stessa individuazione degli aeroporti strategici e degli aeroporti di interesse nazionale, in un'ottica di "sistema", che valorizzi l'intermodalità, in primis con il trasporto ferroviario, definendo un'indispensabile, più ampia strategia nazionale per l'aviazione civile tanto di persone, quanto di merci. Il tutto, in un contesto di forte impegno del Ministero sia per quanto attiene all'attuazione del PNRR, sia, più in generale, allo sviluppo di infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti.

Nel corso del 2022, sono state raccolte le esigenze, le proposte, le criticità da tutti gli attori e gli stakeholder del trasporto aereo, unitamente ai dati tecnici forniti dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ed è stato predisposto un documento contenente un quadro valutativo completo in materia di Piano Nazionale degli Aeroporti e di strategia nazionale per il comparto dell'Aviazione Civile.

## **Priorità politica 4 – “Miglioramento dell’efficacia dell’azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture”**

### **Obiettivi strategici correlati:**

#### **4.1 Semplificazione e accelerazione 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 13.2 “*Autotrasporto ed intermodalità*”, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, ai programmi 14.9 “*Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni*”, e 14.11 “*Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali*” 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 il miglioramento della performance, con particolare attenzione al rispetto delle scadenze e alla tempestiva emanazione dei decreti attuativi, attraverso l’uso continuo del sistema di controllo di gestione;
- per il significativo aumento delle procedure e dei 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 la piena 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 2022 è stato richiesto ai Centri di responsabilità di verificare l'idoneità delle misure adottate per prevenire/trattare il rischio "corruzione", nell'espletamento delle attività di rispettiva competenza, attraverso la specifica di indicatori di monitoraggio per tipologia di misura, indicando le cause che - eventualmente - abbiano ostacolato/ridotto/ritardato/modificato l'applicazione della misura medesima o ne abbiano determinato il riesame. La fase successiva riguarda la trasparenza ed è finalizzata alla verifica puntuale della pubblicazione, assicurando la completezza, la chiarezza e l'aggiornamento delle informazioni contenute nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, e successive modificazioni ed integrazioni, nonché dal Piano triennale per la prevenzione della corruzione.

Con il secondo obiettivo operativo comune a tutti i centri di responsabilità amministrativa, si è inteso migliorare la performance attraverso l'uso continuo del **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. In tale ultimo ambito, nel quadro delle iniziative tese alla semplificazione dei procedimenti ed avuto riguardo ai notevoli ritardi registratisi negli scorsi anni, la comunicazione dei punteggi relativi ai comportamenti organizzativi avviene tramite il Sigest, che è stato opportunamente implementato per accertare automaticamente, ai fini della valutazione, il rispetto dei termini previsti dal Sistema di misurazione e valutazione della performance del Ministero. 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 2022 poi, proseguendo le attività dell'anno precedente, è stato assegnato a tutti i centri di responsabilità amministrativa del Ministero, un obiettivo specifico finalizzato al significativo ***aumento delle procedure e dei documenti nativamente digitali***

Il Ministero si è impegnato attivamente in una transizione che prevede l'eliminazione dei documenti cartacei, ottimizzando i flussi documentali. Ciò ha contribuito 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 dei documenti protocollati in modalità esclusivamente digitale, senza l'uso di documentazione analogica o scansionata, realizzando il risultato atteso nella quasi totalità dei casi.

Altri obiettivi operativi, non comuni a tutti i centri di responsabilità, quali la Gestione della piattaforma di monitoraggio del PNRR, l'Elaborazione di un Piano

di consolidamento e rafforzamento delle strutture ICT, l'Elaborazione e prima attuazione del Piano di riorganizzazione del funzionamento degli uffici della Motorizzazione Civile hanno impegnato solo alcune strutture del Ministero.

In merito alla *gestione della piattaforma di monitoraggio del PNRR*, nel precedente anno, è stato realizzato il sistema informativo per il monitoraggio dell'attuazione del PNRR per quanto di competenza del Ministero, tenendo conto ed inglobando, per quanto possibile, le piattaforme e le applicazioni esistenti. Per il 2022, il Ministero ha inteso quindi, estendere il perimetro della piattaforma di monitoraggio del PNRR ad ulteriori interventi proposti dalle strutture organizzative. Allo scopo, è stato elaborato un Piano di implementazione, entro il 2° trimestre, e sono state inserite le attività previste dal cronoprogramma di piano, nel 4° trimestre dell'anno. Nonostante il coinvolgimento di tutte le strutture solo una Direzione generale ha manifestato interesse ad un utilizzo estensivo della Piattaforma. Nello specifico è stata sviluppata una procedura per il monitoraggio degli avanzamenti dei quadri economici delle opere finanziate dal Ministero con fondi gestiti dalla Direzione interessata.

L'obiettivo *Elaborazione e prima attuazione del Piano di riorganizzazione del funzionamento degli uffici della Motorizzazione Civile*, ha preso le mosse dalla necessità di elaborare un'analisi di stato corrente del modello operativo della Motorizzazione Civile nell'ambito della prestazione dei servizi erogati all'utenza, per le forti pressioni cui il modello è stato sottoposto negli ultimi anni, a causa:

- della costante riduzione degli organici e il loro progressivo invecchiamento;
- della limitata possibilità di mobilitazione della forza lavoro verso le aree che esprimono maggiori fabbisogni;
- della necessità di limitare i contatti tra i dipendenti e con l'utenza.

L'analisi del modello operativo è stata effettuata attraverso una metodologia orientata alla valutazione diagnostica dello stato di salute del sistema complessivo dell'organizzazione con l'obiettivo di comprendere le principali leve di ottimizzazione da utilizzare secondo dimensioni di analisi che comprendano almeno le seguenti: organizzazione, modello di servizio, processi, tecnologia, Performance e dati, Governance.

Gli approfondimenti nell'ambito di ciascuna delle dimensioni di analisi suddette hanno fornito spunti di aggiornamento del modello operativo corrente al fine di implementare strumenti di mitigazione dei rischi associati e di aumento del grado di copertura dei fabbisogni della forza lavoro rispetto ai processi presidiati. Il documento di analisi del modello operativo della Motorizzazione civile è stato presentato al Ministro nel mese di febbraio 2022.

La Legge di bilancio 2022 ha stanziato specifici fondi per la componente ICT del Ministero, assegnati con variazione di bilancio in gestione diretta alla direzione generale competente. In particolare, i suddetti fondi aggiuntivi coprono le aree delle infrastrutture e degli applicativi. Si è reso pertanto necessario elaborare un *Piano di implementazione per il consolidamento e il rafforzamento della componente ICT*.

Il Piano è stato trasmesso al Ministro nei tempi stabiliti e nel corso dell'anno 2022 sono state attivate le linee di attività del Piano, superando il risultato atteso del 90%, in quanto sono stati impegnati 3.797.999 euro dei 3.798.790 euro disponibili, con un rapporto fondi impegnati/fondi aggiuntivi resi disponibili pari a 99,96%.

*L'elaborazione della Proposta di riorganizzazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e semplificazione delle procedure*, si inserisce tra le attività già avviate negli scorsi anni, di semplificazione, miglioramento dei processi e delle procedure di lavoro al fine di assicurare l'efficacia dell'attività amministrativa. La proposta è stata sottoposta al Ministro pro tempore entro il primo semestre 2022. Al termine del secondo semestre tale proposta, a seguito dell'istituzione di un apposito Tavolo Tecnico di riforma del Codice dei Contratti, presso il Consiglio di Stato, al quale ha partecipato il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è confluita nell'allegato I.11 del medesimo, approvato dal Consiglio dei Ministri nel dicembre 2022.

#### **4.2 Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero**

Tale obiettivo è collegato 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 è articolato in cinque obiettivi operativi e prevede l'elaborazione e prima attuazione di un Piano per la gestione sostenibile del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale, di un Piano d'azione per il superamento delle disuguaglianze di genere, di un Piano della formazione, di un Piano di riorganizzazione dei Provveditorati alle opere pubbliche e di un Piano organizzativo del lavoro agile.

Il Ministero si è impegnato nella predisposizione di un *Piano per la gestione sostenibile del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale*, articolato per ambiti di intervento e tempi di avvio e conclusione dei singoli interventi. Nel corso del 2021 sono stati effettuati controlli ed ispezioni tesi a verificare quantitativamente e qualitativamente i consumi delle sedi del Ministero. Nel 2022, sulla scorta delle rilevazioni effettuate, è stato previsto di predisporre il Piano per la gestione sostenibile del Ministero, orientato alla riduzione dei consumi, all'adozione di fonti energetiche sostenibili entro giugno e di avviare nel secondo semestre i primi interventi previsti dal Piano stesso. Il Piano è stato predisposto, benché non sia stata rispettata la scadenza prevista di giugno a causa dell'avvicendamento del dirigente responsabile della divisione competente, ma comunque è stata data attuazione al 100% degli interventi previsti quali: predisposizione dei bandi di gara, acquisti verdi, formazione del personale, riduzione dei consumi, riduzione dei consumi dei vettori energetici, avvio campagna relamping a LED.

L'obiettivo operativo volto alla definizione di un *Piano d'azione per il superamento delle disuguaglianze di genere*, ha visto impegnato il Ministero sin dall'anno 2021, nel corso del quale è stata effettuata la rilevazione sulle disuguaglianze di genere presenti. La rilevazione ha avuto esito incoraggiante su moltissimi temi. Ha anche evidenziato le aree suscettibili di ulteriori interventi migliorativi. Nel corso del 2022, sulla scorta delle rilevazioni effettuate, è prevista la predisposizione del Piano, ampliato alle aree delle attività di selezione del personale, con espressa previsione del bilanciamento di genere, e di formazione,

assicurando la parità di genere. La bozza del Piano è stata definita nel settembre 2022 (facendo slittare l'adempimento previsto per il mese di giugno). Pur essendo il Piano ormai perfezionato non si è ritenuto di sottoporlo al nuovo Ministro da poco insediato, nella fase di riavvio delle funzioni del dicastero da parte della nuova compagine governativa; dal momento che il Piano non è stato formalmente approvato, conseguentemente le misure ivi previste non hanno avuto attuazione.

L'obiettivo operativo relativo all'elaborazione del **Piano della formazione**, da sviluppare anche con risorse interne, per l'area della dirigenza e per il personale del Ministero, con particolare attenzione ai nuovi assunti, ha come fine lo sviluppo, il rafforzamento e la valorizzazione professionale delle competenze delle risorse umane attraverso una formazione continua e specialistica. Il Piano tende, in particolare ad una formazione che raggiunga tutte le tipologie di personale, anche attraverso l'utilizzazione di forme di e-learning, dedicando specifici percorsi formativi in base alla formazione di provenienza, in base alle pregresse esperienze professionali e parallelamente una formazione che coinvolga professionalità interne, per il trasferimento di competenze a favore del personale neoassunto. In coerenza con gli obiettivi strategici stabiliti, viene intensificata la formazione mirata alla gestione sostenibile del Ministero e al rafforzamento delle competenze e delle conoscenze nell'ambito della trasformazione digitale connessa al cambiamento strutturale che attraversa la Pubblica Amministrazione. Nell'anno 2022 il Piano è stato elaborato ed adottato, monitorato attraverso verifiche trimestrali.

Per l'elaborazione e prima attuazione del **Piano di riorganizzazione del funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche** si è resa necessaria l'analisi di stato corrente del modello operativo dei Provveditorati alle Opere Pubbliche, nell'ambito della prestazione dei servizi erogati all'utenza, per le forti pressioni cui il modello è stato sottoposto negli ultimi anni, a causa:

- della costante riduzione degli organici e il loro progressivo invecchiamento;
- della limitata possibilità di mobilitazione della forza lavoro verso le aree che esprimono maggiori fabbisogni;
- della necessità di limitare i contatti tra i dipendenti e con l'utenza.

L'obiettivo è stato parzialmente raggiunto, ma gli approfondimenti forniti da alcuni provveditorati sono utili suggerimenti per l'aggiornamento del modello operativo corrente al fine di implementare strumenti di mitigazione dei rischi e di aumento del grado di copertura dei fabbisogni della forza lavoro rispetto ai processi presidiati.

L'obiettivo che riguarda il **Piano organizzativo del lavoro agile** e la sua prima attuazione si propone di fornire un'analisi dell'articolazione del lavoro nel corso dell'anno, in coerenza con lo sviluppo, il rafforzamento e la valorizzazione professionale delle competenze delle risorse umane.

L'esperienza delle nuove modalità di lavoro indotte dall'emergenza sanitaria ha promosso all'interno del Ministero diverse iniziative al fine di procedere ad una rivisitazione dei procedimenti amministrativi e delle procedure di lavoro, anche attraverso le analisi delle linee di attività censite nel sistema di controllo di gestione, SIGEST. Le risultanze delle analisi effettuate nel corso del 2021, previste nell'obiettivo sul lavoro agile dell'anno precedente, forniscono la cornice per verificare la correttezza delle nuove modalità di lavoro individuate e, allo stesso tempo, le verifiche sono uno strumento per fornire elementi per una

programmazione più coerente rispetto ai cambiamenti organizzativi e agli obiettivi strategici del Ministero.

Nel 2022 il Ministero, con la definizione del Piano Organizzativo di Lavoro Agile (POLA), ha voluto delineare una prospettiva, non condizionata dall'emergenza sanitaria, nella quale il lavoro agile, affiancato al lavoro in presenza, potesse rappresentare una costante nel modus operandi dell'Amministrazione.

Il POLA ha previsto il coinvolgimento di tutte le strutture ministeriali con una ripartizione di competenze delineate dal seguente schema:

- a) ogni ufficio dirigenziale di seconda fascia individua e comunica al rispettivo ufficio dirigenziale generale le linee di attività da attuare in lavoro agile, in misura pari ad almeno il 30% di quelle già individuate come "smartabili", con facoltà di replicare le medesime linee di attività dell'anno precedente o di indicarne di nuove, modificando in parte la composizione del 30% effettuata nel 2021 o anche superando tale percentuale.
- b) gli Uffici di Coordinamento dei tre Dipartimenti analizzano (anche a campione) sul sistema Sigest le performances relative al lavoro agile, per verificare nelle singole linee di attività che la quantità di "output" lavorato equivalga alla quantità di "input" pervenuta e redigendo una relazione solo nel caso in cui vengano riscontrate criticità.
- c) la Direzione generale del Personale promuove durante l'anno le opportune verifiche in ordine a quanto sopra esposto e redige una relazione da inviare all'OIV entro il 31 dicembre.

L'analisi condotta ha mostrato, confermando quanto già ampiamente conosciuto, che gli Uffici di questo Ministero si caratterizzano per una marcata eterogeneità di funzioni e di linee di attività in relazione:

- al procedimento amministrativo da portare a termine;
- alla presenza o meno, in tale procedimento, di elementi tecnici per i quali è necessaria un'attività da svolgere in loco e pertanto non "remotizzabile";
- al tipo di utenza destinataria del servizio;
- al "prodotto" da offrire all'utenza.

In estrema sintesi, può dirsi le attività che possono essere svolte nella modalità di lavoro agile sono per la gran parte poste in essere negli uffici centrali, mentre esse diminuiscono negli uffici dei Provveditorati alle Opere Pubbliche, riducendosi ancor più nelle Motorizzazioni.

In particolare, sono emerse percentuali di linee di attività compatibili con il lavoro agile che si attestano intorno al 90% per gli uffici della sede centrale, al 75% per i Provveditorati e al 40% per gli Uffici della Motorizzazione e per i Centri Prova Autoveicoli. Va inoltre considerato che all'interno delle suddette percentuali sono ricomprese attività parzialmente lavorabili da remoto, il cui numero appare cospicuo soprattutto nei Provveditorati, caratterizzate da una lunga serie di steps procedurali di cui alcuni da eseguirsi necessariamente in presenza.

Nessuna struttura ha evidenziato criticità in ordine alla performance raggiunta nelle linee di attività poste in lavoro agile. Per quanto riguarda l'attività di verifica, va evidenziato che, al termine di un lungo percorso di condivisione con le organizzazioni sindacali, il Ministero nel giugno 2022 ha emanato una circolare recante disposizioni specifiche per lo svolgimento del lavoro agile in un'ottica post-emergenziale ed in attuazione degli articoli 36-40 del CCNL; la circolare ha diffuso il "regolamento per il lavoro agile", una "informativa sulla salute e sicurezza nel lavoro agile", lo schema di "accordo individuale" ed una "scheda di monitoraggio" dell'attività lavorativa svolta in modalità agile.

I documenti suddetti intendono perseguire le seguenti finalità:

- introdurre nuove soluzioni organizzative che favoriscano lo sviluppo di una cultura gestionale orientata al lavoro per obiettivi e risultati, al miglioramento della qualità dei servizi e all'innovazione organizzativa;
- garantire uniformità di applicazione e partecipazione al lavoro agile, fissando le regole a cui tutta l'amministrazione deve attenersi;
- favorire l'orientamento dei dipendenti al risultato e ad una metodologia di lavoro basata su progetti o obiettivi da raggiungere, stimolando ciascun dipendente alla introduzione di elementi innovativi nello svolgimento della propria attività lavorativa;
- rafforzare le misure di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e promuovere la mobilità sostenibile con la riduzione degli spostamenti casa-lavoro-casa.

La disciplina posta in essere è stata attuata forma sperimentale nel secondo semestre 2022 ed ha avuto come destinatari tutti i dipendenti delle aree con rapporto di lavoro a tempo pieno o parziale e con contratto a tempo indeterminato o determinato, ivi compreso il personale in comando. Non sono previste limitazioni alle richieste di lavoro agile, facilitando l'accesso al lavoro agile ai dipendenti che si trovino in condizioni di particolare necessità, descritte nel regolamento.

Il dipendente può accedere al lavoro agile previa stipula di un accordo individuale nel quale dirigente e dipendente definiscono la prestazione, l'esecuzione di attività che è inserita all'interno di un progetto/programma di lavoro finalizzato all'innovazione organizzativa e al miglioramento dei servizi, a cui fa seguito una verifica su base mensile.

A dicembre 2022 è iniziata un'attività di monitoraggio della sperimentazione degli accordi di lavoro agile (siglati a decorrere dal 1° luglio) con l'invio di un questionario specifico a tutte le strutture centrali e periferiche. Sulla base dei riscontri pervenuti (relativi a circa l'80% delle strutture) è possibile trarre le seguenti conclusioni:

- a) la percentuale di dipendenti che ha formulato l'istanza per il lavoro agile si attesta in sede centrale tra il 50 ed il 75% dei presenti mentre nelle sedi territoriali è di circa il 30%;
- b) la maggior parte dei dipendenti ha svolto il lavoro agile attuando un percorso lavorativo basato sulla realizzazione di un progetto o sul raggiungimento di un obiettivo/risultato;
- c) la quantità e la qualità del lavoro svolto si sono attestate su livelli pari o superiori rispetto a quelli risultanti dal lavoro prestatato in sede;
- d) i dipendenti hanno dimostrato un buon grado di autonomia, responsabilità ed orientamento al risultato;
- e) non sono state riscontrate criticità in ordine alla verificabilità del lavoro svolto e alla custodia dei dati;
- f) le competenze informatiche dimostrate dai dipendenti sono state valutate come discrete.

Gli esiti del monitoraggio sono positivi ed emerge un quadro all'interno del quale, se da un lato viene confermata una marcata eterogeneità nelle percentuali di attività da poter svolgere in lavoro agile da parte delle singole strutture ministeriali, dall'altro le risultanze quantitative e qualitative di questa attività lavorativa sono sempre di buon livello sia in sede centrale che negli uffici territoriali.

## **TAVOLE**

Tavola 1  
pag. 1 di 3



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2022

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)	
013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0003 Gestione ed assistenza del personale del Corpo delle Capitanerie di porto	
			0004 Trattamenti provvisori di pensione	
	002 Autotrasporto ed intermodalita'		0005 Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	
			0006 Salvaguardia della vita umana in mare	
	004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo		0007 Sicurezza e controllo della navigazione	
			0005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	
	005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario		6 DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI	0008 Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto
				0001 Spese di personale per il programma
				0002 Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione
				0003 Interventi per la sicurezza stradale
0001 Spese di personale per il programma				
0002 Sistemi e servizi di trasporto intermodale				
0001 Spese di personale per il programma	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	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	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0001 Spese di personale per il programma		
		0002 Interventi sulle infrastrutture ferroviarie		
		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 2022



Tavola 1  
pag. 2 di 3

125

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2022

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
Diritto alla mobilità' e sviluppo dei sistemi di trasporto 013	006 Sviluppo e sicurezza della mobilità' locale	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	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	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	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
Infrastrutture pubbliche e logistica 014	005 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	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	5 CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI	0004 Infrastrutture portuali
			0005 Interventi per l'industria navalmeccanica
			0001 Spese di personale per il programma
010 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0002 Interventi nel settore idrico ed elettrico	
		0003 Interventi in materia di dighe	
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	010 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Supporto tecnico-scientifico, amministrativo e di certificazione in materia di opere pubbliche

Tavola 1  
pag. 3 di 3

126

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2022

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	010 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0003 Interventi di edilizia pubblica 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
			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
			0007 Sviluppo del territorio, progetti internazionali e infrastrutture per la mobilità sostenibile
019 Casa e assetto urbanistico	002 Politiche abitative, urbane e territoriali	DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO, A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Edilizia residenziale sociale
			0003 Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo
032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 Indirizzo politico	1 GABINETTO E UFFICI DI DIRETTA COLLABORAZIONE ALL'OPERA DEL MINISTRO	0001 Ministro e Sottosegretari di Stato
			0002 Indirizzo politico-amministrativo
	003 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0003 Valutazione e controllo strategico (OIV)
			0004 Fondi da ripartire alimentati dal riaccertamento dei residui passivi perenti
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Gestione del personale
			0003 Gestione comune dei beni e servizi



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

### Tavola 2 – Personale civile

<i>Qualifiche</i>	Dotazione organica ex DL 121/2021	Presenti in servizio al 31 dicembre 2022
Dirigenti 1 fascia	38	38
Dirigenti 2 fascia	189	151
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>227</b>	<b>189</b>
Totale 3° area	2.966	2.598
Totale 2° area	4.497	3.403
Totale 1° area	211	124
<b>Totale Aree</b>	<b>7.674</b>	<b>6.125</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.901</b>	<b>6.314</b>



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

### Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2021	2022	2021	2022
Ufficiali Ammiragli	20	20	16	17
Ufficiali superiori	564	564	731	757
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>584</b>	<b>747</b>	<b>774</b>
Ufficiali	681	681	534	553
Sottufficiali	4.100	4.100	4.182	4.246
Graduati	3.600	3.730	3.282	3.201
Truppa	1.775	1.775	1.521	1.514
<b>Totale non dirigenti</b>	<b>10.156</b>	<b>10.286</b>	<b>9.519</b>	<b>9.514</b>
<b>COMPLESSIVO</b>	<b>10.740</b>	<b>10.870</b>	<b>10.266</b>	<b>10.288</b>



# Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

## Tavola 3 – Personale civile

Categorie professionali	Numero addetti						Tempo determinato		Tempo pieno		Tempo indeterminato		Totale	
	Parttime		Tempo pieno		Tempo indeterminato									
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Dirigenti														
Dir 1			30	34	3	4								38
Dir 2			122	126	21	25								151
<b>TOT DIR</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>152</b>	<b>160</b>	<b>24</b>	<b>29</b>								<b>189</b>
F7	0	0	1	2										2
F6	7	7	96	80										87
F5	19	16	225	205										244
F4	40	36	623	543										663
F3	33	30	432	396										465
F2	11	10	54	54										64
F1	14	39	651	1.139	3	41								1.219
<b>totale</b>	<b>124</b>	<b>138</b>	<b>2.082</b>	<b>2.419</b>	<b>3</b>	<b>41</b>								<b>2.598</b>
F6	1	1	8	9	1	1								10
F5	46	32	708	531										754
F4	103	73	835	689										938
F3	98	81	831	749										929
F2	23	23	534	737										557
F1	56	61	301	416										357
<b>totale</b>	<b>327</b>	<b>271</b>	<b>3.217</b>	<b>3.131</b>	<b>1</b>	<b>1</b>								<b>3.403</b>
F3	18	9	276	113										294
F2	0	0	6	2										6
F1	0	0	0	0										0
<b>totale</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>282</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>								<b>124</b>
<b>TOTALE AREE</b>	<b>469</b>	<b>418</b>	<b>5.581</b>	<b>5.665</b>	<b>4</b>	<b>42</b>								<b>6.125</b>

Fonte dati: Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

### Tavola 3 bis – Personale militare

Qualifiche	Personale in servizio	
	2021	2022
Ufficiali Ammiragli	16	17
Ufficiali superiori	731	757
<b>Totale dirigenti</b>	<b>747</b>	<b>774</b>
Ufficiali	534	553
Sottufficiali	4.182	4.246
Graduati	3.282	3.201
Truppa	1.521	1.514
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>9.519</b>	<b>9.514</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.266</b>	<b>10.288</b>



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

### Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2022 correlati alle priorità politiche

#### PRIORITA' POLITICA 1: AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITÀ E DELLE PERSONE

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
<b>Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR</b>	Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma ANAS S.p.A., anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con RFI S.p.A., anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Messa a disposizione della banca dati nazionale delle opere pubbliche e impulso al suo continuo aggiornamento da parte degli enti attuatori	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Attuazione degli interventi relativi al monitoraggio tecnologico delle opere d'arte stradali, previsti dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
<b>Migliorare la sicurezza stradale attraverso il Piano nazionale della sicurezza stradale e l'intensificazione dei controlli su imprese di omologazione e revisione e autoscuole</b>	Definizione e prime attuazioni del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) 2030	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	Intensificazione e miglioramento qualitativo dei controlli su imprese di omologazione e revisione e autoscuole finalizzati alla sicurezza stradale	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
Pag. 2 di 1504

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta</b>	<i>Miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
<b>Armonizzazione del Testo Unico della disciplina delle costruzioni con gli aggiornamenti normativi intervenuti</b>	<i>Redazione di linee guida per l'armonizzazione del Testo Unico della disciplina delle costruzioni con gli aggiornamenti normativi intervenuti</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Standardizzazione delle procedure per le visite ispettive relative ai Laboratori che effettuano prove e controlli sui materiali da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti</b>	<i>Redazione di linee guida per le visite ispettive relative ai Laboratori prove su materiali e prodotti da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici



Tavola 4  
Pag. 133 di 150

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Garantire la ricerca e il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale</b>	<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 degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security)</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Incremento della prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammmodernamento 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'Unione Europea</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
<b>Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto</b>	<i>Migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza ed i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4  
Pag. 4 di 150

**Priorità politica 2 - SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza</b>	<i>Vigilanza e monitoraggio delle opere delle concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi correttivi</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie turistiche, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Attuazione della Strategia Nazionale Aree interne - miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della Componente M5C3 del PNRR</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Definizione di un documento di pianificazione strategica per gli investimenti nel settore stradale e autostradale</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Intensificazione e accelerazione dei programmi e degli interventi finanziati dal fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e dai fondi della politica di coesione europea e nazionale, e monitoraggio dell'utilizzo di tali fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici

Tavola 4  
Pag. 5 di 14150

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali</b>	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle "infrastrutture per le ZES", previsti dalla "Strategia nazionale per le aree interne", nell'ambito della componente M5C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Elaborazione del Piano generale della logistica (PLG) previsto dalla componente M3C2 del PNRR</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
<b>Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l'approvazione della riforma della governance del settore dell'approvvigionamento idrico</b>	<i>Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell'ottica dell'adattamento ai cambiamenti climatici, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi), anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali

Tavola 4  
Pag. 136 di 1504

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<p><b>Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare</b></p>	<p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Programma innovativo qualità dell'abitare", previsti dalla linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" nell'ambito della componente M5C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p>	<p>A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</p>
	<p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Programma Safe, green and social", previsti dalla linea di intervento "Efficientamento edifici pubblici" nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p>	<p>A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</p>
	<p>Attuazione e monitoraggio degli interventi di "Efficientamento delle cittadelle giudiziarie", previsti dalla linea di intervento "Efficientamento edifici pubblici" nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p>	<p>A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</p>
	<p>Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR</p>	<p>A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</p>
	<p>Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per minori previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR</p>	<p>A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</p>

Tavola 4  
Pag. 7 di 150

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
	<i>Definizione del Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo e attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Impulso alla realizzazione e al completamento delle opere attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo dei fondi "progettazione degli enti locali", "progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese" e "salva opere"</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
<b>Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)</b>	<i>Tempestiva emanazione dei pareri da parte del Comitato speciale PNRR</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici

Tavola 4  
Pag. 138 di 1504

**Priorità politica 3 - AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITA' DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci</b>	<i>Vigilanza del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR - sub investimento 1 Rinnovo locomotive merci e carri obsoleti e elettrificazione raccordi ferroviari RFI</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
<b>Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile</b>	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Rinnovo autobus TPL", previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M2C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Rinnovo treni TPL", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
Pag. 139 di 14

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Trasporto rapido di massa", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e, in particolare, degli interventi elencati nella tabella allegata, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario, e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle "Ciclovie urbane", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali finanziate dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Redazione del progetto di legge delega di riforma del trasporto pubblico locale e dei connessi decreti legislativi</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
Pag. 140 di 1504

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale</b>	<i>Attuazione e monitoraggio degli "interventi portuali" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Piano nazionale del Cold ironing" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto "Navigazione green", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Elaborazione del Regolamento delle concessioni portuali, previsto dalla Riforma 1.2 – Aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali nell'ambito del PNRR, componente M3C2</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile



Tavola 4  
Pag. 141 di 150

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei</b>	<i>Attuazione e monitoraggio degli interventi di "Digital innovation dei sistemi aeroportuali", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Coordinamento delle attività di predisposizione del Piano nazionale degli aeroporti, anche elaborando una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori e integrando il trasporto aereo con quello, in primis, ferroviario per la riduzione degli impatti ambientali</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
<b>Attuazione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibile</b>	<i>Redazione di linee guida per il Piano nazionale dei dragaggi sostenibile</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici

Tavola 4  
Pag. 142 di 1504

**Priorità politica 4 - MIGLIORAMENTO DELL'EFFICACIA DELL'AZIONE DEL MINISTERO E GESTIONE SOSTENIBILE DELLE SUE STRUTTURE**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi</b>	<i>Piena attuazione delle iniziative previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Miglioramento della performance, con particolare attenzione al rispetto delle scadenze e alla tempestiva emanazione dei decreti attuativi, attraverso l'uso continuo del sistema di controllo di gestione (Sigest)</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi
	<i>Significativo aumento delle procedure e dei documenti nativamente digitali</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi

*Tavola 4*  
*Pag. 1433 di 1504*

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
	<i>Gestione della piattaforma di monitoraggio del PNRR e sua estensione a tutte le attività del Ministero</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Elaborazione di un Piano di consolidamento e rafforzamento delle strutture ICT del Ministero</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Elaborazione e prima attuazione del Piano di riorganizzazione del funzionamento degli uffici della Motorizzazione Civile</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Proposta di riorganizzazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e semplificazione delle procedure</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici

Tavola 4  
Pag. 144 di 1504

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero</b>	<i>Elaborazione e prima attuazione di un Piano per la gestione sostenibile del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Definizione di un Piano d'azione per il superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del Ministero e attuazione delle misure previste</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Elaborazione del Piano della formazione, da svilupparsi anche con risorse interne, per l'area della dirigenza e per il personale del Ministero, con particolare attenzione ai nuovi assunti</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Elaborazione e prima attuazione del Piano di riorganizzazione del funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Elaborazione del Piano organizzativo del lavoro agile e prima attuazione</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2022

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

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanzamenti			Impegni (e)		Spese di cassa (e1)		R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)		
			2021 (d)	2022 (d)	2023 (e)	2024 (e)	2021	2022	2021	2022	2021	2022	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	919.842	978.006	874.881	887.343	879.741	929.260	898.393	864.011	10.960	10.613		X	
			<b>919.842</b>	<b>978.006</b>	<b>874.881</b>	<b>887.343</b>	<b>879.741</b>	<b>929.260</b>	<b>898.393</b>	<b>864.011</b>	<b>10.960</b>	<b>10.613</b>			
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTI DEL MINISTERO	332.017	396.326	312.789	291.665	279.432	329.477	279.567	300.639	2.926	2.828		X	
			<b>469.600</b>	<b>1.072.763</b>	<b>409.569</b>	<b>404.964</b>	<b>464.316</b>	<b>1.052.330</b>	<b>288.032</b>	<b>990.259</b>	<b>75</b>	<b>62</b>		X	
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	1.017.994	159.501	56.109	56.175	1.013.248	151.783	1.032.393	145.010	41	38		X	
			<b>941.567</b>	<b>734.431</b>	<b>853.074</b>	<b>754.139</b>	<b>575.890</b>	<b>562.020</b>	<b>923.080</b>	<b>681.672</b>	<b>47</b>	<b>45</b>		X	
13.3 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	8.584.841	8.635.294	7.473.298	7.697.169	8.580.983	8.625.696	7.549.854	5.448.627	61	55		X	
			<b>1.240.562</b>	<b>1.556.829</b>	<b>1.228.551</b>	<b>1.288.293</b>	<b>1.117.825</b>	<b>1.515.621</b>	<b>926.786</b>	<b>1.232.871</b>	<b>135</b>	<b>138</b>		X	
<b>Totale</b>			<b>12.586.481</b>	<b>12.455.144</b>	<b>10.333.390</b>	<b>10.492.405</b>	<b>12.031.694</b>	<b>12.226.927</b>	<b>8.799.078</b>	<b>3.285</b>	<b>3.166</b>				

Tavola 5  
pag. 2 di 3

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti					Impegni (a)		Spese di cassa (a1)			R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)			
			2021 (d)	2022 (d)	2023 (e)	2024 (e)	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	A	B	C
	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	238.128	340.114	229.709	225.084	83.021	291.937	58.795	198.527	109	110						X	
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	8.704	12.556	9.127	9.357	6.183	9.874	4.781	8.919	54	56						X	
<b>14. Infrastrutture pubbliche e logistiche</b>	14.10 Edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	1.188.813	2.901.955	634.132	1.050.916	1.121.750	2.875.209	741.315	584.606	1.437	1.409						X	
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	3.301.258	4.635.988	3.785.073	3.629.774	3.298.660	4.523.955	3.078.384	4.020.517	321	306						X	
Totale			<b>4.736.903</b>	<b>7.890.613</b>	<b>4.658.041</b>	<b>4.915.131</b>	<b>4.509.614</b>	<b>7.700.975</b>	<b>3.883.275</b>	<b>4.812.569</b>	<b>1.921</b>	<b>1.881</b>							
<b>19. Casa e assetto urbanistico</b>	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	595.287	972.531	518.226	510.895	589.537	972.047	637.046	923.854	58	64						X	
Totale	32.2 Indirizzo politico	IMPEGNI RIFORMATORI E	<b>595.287</b>	<b>972.531</b>	<b>518.226</b>	<b>510.895</b>	<b>589.537</b>	<b>972.047</b>	<b>637.046</b>	<b>923.854</b>	<b>58</b>	<b>64</b>							
<b>32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche</b>	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENT O DEL MINISTERO	79.634	91.229	67.512	66.934	69.638	85.553	51.519	82.381	495	339						X	
Totale			<b>100.607</b>	<b>119.128</b>	<b>149.574</b>	<b>130.661</b>	<b>86.157</b>	<b>103.716</b>	<b>67.054</b>	<b>99.270</b>	<b>643</b>	<b>548</b>							
<b>TOTALE</b>			<b>18.939.220</b>	<b>22.515.422</b>	<b>16.534.112</b>	<b>16.936.435</b>	<b>18.096.743</b>	<b>21.942.925</b>	<b>16.485.480</b>	<b>15.498.782</b>	<b>16.867</b>	<b>16.272</b>							

146



***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 2022**

**Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2022 (decreto ministeriale n. 253 del 15 giugno 2021)**

TAVOLA 1

CATEGORIA ECONOMICA	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2022	SMALTIMENTO DEBITI 2022
II	8.710.982,40	3.693.293,15
XXI	2.300.473,48	5.626,28
<b>TOTALE (A)</b>	<b>11.011.455,88</b>	<b>3.693.293,15</b>
CATEGORIA ECONOMICA	SOP DA RIPIANARE AL 31 DICEMBRE 2022	SOP RIPIANATI 2022
II	11.842.049,64	35.637,92
X	-	3.087.820,79
XII	66.361.232,60	15.335,34
XXI	107.296.997,15	575.386,32
XXII	21.154,08	-
XXIII	3.513.261,81	-
XXVI	3.408.307,54	-
<b>TOTALE (B)</b>	<b>192.443.002,82</b>	<b>3.714.180,37</b>
<b>TOTALE A+B</b>	<b>TOTALE DEBITI AL 31 DICEMBRE 2022</b>	<b>TOTALE DEBITI SMALTIITI</b>
	<b>203.454.458,70</b>	<b>7.407.473,52</b>

TAVOLA 2

CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA A	CAP.	PG	DENOMINAZIONE PG	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31.12.2022	ESERCIZIO DI FORMAZIONE	SMALTIMENTO DEBITI 2022	STANZIAMENTO DEFINITIVO	IMPEGNATO A RENDICONTO	NOTE
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATE PERIFERICI	35.596,17	2017-2022	78.482,93	235.533,45	216.477,43	Prov. Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.	154.889,66	2016-2022	300.434,99	269.672,28	267.615,99	
II	2	14	10	1208/1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATE PERIFERICI	73.810,39	2018-2022	29.941,65	664.884,76	428.393,25	PROVV. Toscana-Marche-Umbria
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.	544.932,15	2016-2022	88.240,12	332.544,97	306.356,29	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	99.000,00	2019 e 2022	19.433,31	114.562,51	41.020,19	
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	5.184,52	2021	0,00	573,95	0,00	
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATE PERIFERICI	26.334,97	2014-2022		531.111,38	504.134,31	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.	986.431,93	2014-2023	529.680,00	323.311,42	289.303,55	Prov. Campania puglia Basilicata Molise
II	2	14	10	1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATE PERIFERICI	8.102,00	2021		117.594,34	116.152,15	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	598.252,10	2020-2023		152.303,63	152.303,63	
II	2	14	10	1208/1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATE PERIFERICI	93.930,97	2015-2019-2021		280.173,32	248.095,46	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.	735.165,58	2006, 2007, 2011, 2013-2014-2022	388.250,00	222.356,05	221.893,68	Prov. Sicilia e Calabria (si evidenzia che circa euro 2,7 mln, precedentemente relativi al capitolo 727, sono oggetto di contenzioso e, pertanto, l'importo del debito progressivo è suscettibile di variazioni)
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	47.658,95	2014-2017-2022		23.821,87	10.822,00	
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	5.400,00	2020	0,00	329,48	0,00	
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE	1.016,57	2021	0,00	40.671,90	13.378,83	
XXI	2	32	3	7227	1	SPESA PER ACQUISTO DI ATTREZZATURE E APPARECCHIATURE NON INFORMATICHE, DI MOBILIO E DI DOTAZIONI LIBRARIE DEGLI, ECC.	2.300.473,48	2017-2018	5.626,28	5.626,28	5.626,28	
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATE PERIFERICI		2007-2012-2022		260.034,56	259.990,75	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.	2.087.565,15	2010-2022	799.870,29	127.678,54	127.678,49	Prov. Veneto Trentino-Alto-Adige e Friuli-Venezia Giulia
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		2010-2022		80.635,52	80.635,52	
II	2	14	10	1209		tutti i piani gestionali	0,00	2010-2022	72.748,01	81.929,14	81.772,14	
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE	0,00	2010-2022	10.231,49	25.500,00	22.108,78	
II	2	14	10	1303		tutti i piani gestionali	0,00	2010-2022	89.078,47	98.913,90	98.853,42	
II	2	14	10	1208	1 e 16	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	709.767,14	2013-2016-2018-2022	629.605,99	405.858,54	248.082,49	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	32.161,00	2018-2020	65.543,15	22.012,51	21.605,69	Prov. Lombardia-Emilia-Romagna
II	2	14	10	1783	1	MANUTENZIONE DEGLI EDIFICI PUBBLICI STATALI E DEGLI EDIFICI PRIVATI DESTINATI A SEDI DI UFFICI PUBBLICI STATALI, NONCHE' DEGLI IMMOBILI IN USO ALLE UNIVERSITA' ED A TUTTI GLI ALTRI	30.170,94	n.d.	23.967,67	45.000,00	15.920,52	

II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	405.212,64	2015-2018 2016-2023	962,62,72	56.211,97	OOPP Lazio Abruzzo Sardegna
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI A COQA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	1.145.822,45	2013-2022 2011-2019	174.397,06	120.530,80	
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	25.412,50	2020 e 2022	223,07	0,00	
II	2	14	10	1208/1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	33.812,62	2017, 2020 e 2022	486.124,08	399.230,04	
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE	2.930,00	2018	58.027,63	29.855,47	
II	3	13	1	1232	7	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	10,00	2021	770.753,62	431.367,73	
II	3	13	1	1232	16	SPESA PER IL FUNZIONAMENTO - COMPRESI I GETTONI DI PRESENZA, I COMPENSI AI COMPONENTI E LE INDENNITA' DI, ECC.	0,00	2021	16.545,00	5.758,67	
II	3	13	1	1232	17	FITTO DI LOCALI ED ONERI ACCESSORI	0,00	2021	1.747.273,77	1.706.512,65	
II	3	13	1	1232	18	SPESA RELATIVE ALLA MANUTENZIONE DI IMPIANTI E ATTREZZATURE, ALL'ADEGUAMENTO DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI, ECC.	780,00	2021	2.415.631,14	1.835.822,46	
II	3	13	1	1232	19	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ECC.	1.630,00	2021	1.349.852,00	806.755,55	
II	3	13	1	1232	26	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI A COQA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	655.000,00	2021	7.657.088,09	7.133.411,69	
II	3	13	1	1232	40	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	114.000,00	2021	2.191.958,38	2.119.828,74	
II	3	13	1	1235	3	SOMMEGGIA INCLUSE NEL FONDO DI CUI DI CUI ALL'ARTICOLO 2, COMMA 615, DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2007, N. 244	51.000,00	2021	11.893.612,00	10.723.804,28	
II	3	13	1	1233	1	SPESA PER STUDI, INDAGINI, ESPERIMENTI E DIFFUSIONE DELLA NORMATIVA PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, / ETC.	0,00	2021	4.331.070,00	3.691.221,47	Dipartimento per la mobilita sostenibile
XII	3	13	1	1158	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	1.885,00	1.134,31	
XII	3	13	6	1228	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	0,00	0,00	
XII	3	13	2	1231	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	0,00	0,00	
XII	3	13	4	1623	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	1.483,00	1.444,80	
XII	3	13	9	1657	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	1.989,00	1.840,09	
XII	3	13	9	1658	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	1.770,00	1.746,79	
XII	3	13	9	1659	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	2022	1.768,00	1.768,00	
							11.011.455,88		12.586.919,43	37.656.717,86	32.845.466,35

TAVOLA 2BIS

CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMI A	CAP	P.G.	DENOMINAZIONE P.G.	totale sp. da ripianare 2015	totale sp. da ripianare 2016	totale sp. da ripianare 2017	totale sp. da ripianare 2018	totale sp. da ripianare 2019	totale sp. da ripianare 2020	totale sp. da ripianare 2021	totale sp. da ripianare 2022	TOTALE SOP DA RIPIANARE 2015-2022	sop ripianati nel 2022	STANZIAMENTO DEFINITIVO CAPITOLATO	IMPEGNATO A RENDICONTO
II	2	32	2	1088	7	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI, PER I SERVIZI DI TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	10.611,09	22.290,53	746.777,14	311.347,92	104.024,46	130.748,69	116.533,54	132.939,13	401.666,51	0	108.745,00	99.313,04
II	2	13	1	1158	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			746.777,14	311.347,92	104.024,46	130.748,69	116.533,54	132.939,13	1.575.070,40	0	1.085,00	1.154,31
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE					28.821,51			1.830,27	0	276.259,00	135.323,43	
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI	1.105.475,27	336.903,21	336.903,21	1.196.240,40	1.642.801,49	2.164.383,53	169.636,93	565.909,86	7.181.548,69	0	2.409.977,00	2.049.552,06
II	2	14	10	1208	4	MISSIONI ALL'ESTERO						47.043,17			0	3.800,00	2.957,43	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.		104.728,60		225.778,77	240.134,60	41.049,17	16.177,78	117.912,29	784.791,21	0	1.616.763,94	1.499.168,87
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI				45.049,99				43.937,46	86.987,35	0	520.000,00	379.626,51
II	2	14	10	1208	81	RISERVAZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A BENI DI CONSUMO									35.657,92	0	356.88,00	35.657,92
II	2	14	10	1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI								2.252,28	2.252,28	0	557.267,50	484.802,41
II	2	14	5	1210	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI	1.462,99								1.462,99	0	16.299,00	7.384,03
XII	2	14	5	1211	1	ACCESSORI RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE				4.222,00					4.222,00	0	0,00	0,00
II	6	13	5	1222	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO PER L'AUTO TRASPORTO E L'INTERMODALITA'									0,00	0	0,00	0,00
II	6	13	5	1222	21	SPESA PER L'ORGANIZZAZIONE E LA PARTECIPAZIONE A CONVEGNI, CONGRESSI, MOSTRE ED ALTRE MANIFESTAZIONI							2.415,60		2.415,60	0	0,00	0,00
XII	3	13	6	1228	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE		29.431,23		4.656,75	154.837,05	440.794,88	3.544.655,94	7.470.335,40	11.644.711,25	0	0,00	0,00
XII	3	13	2	1231	1	ACCESSORI RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE		2.400,00			31.131,36	63.571,11	19.420,11	8.301,38	124.423,96	0	0,00	0,00
II	3	13	1	1232	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO PER L'AUTO TRASPORTO E L'INTERMODALITA'									0,00	0	0,00	0,00
II	3	13	1	1232	26	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSIONI TELEFONICHE, ECC.							1.140.592,10		1.140.592,10	0	7.657.088,09	7.133.411,69
II	3	13	1	1232	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO		34.287,99							34.287,99	0	0,00	0,00
II	2	32	3	1238	17	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NILEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI			38.406,49						38.406,49	0	644.596,03	399.103,63
II	2	32	3	1238	18	ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	13.106,27								13.106,27	0	29.974,00	0,00
XII	6	13	5	1244	1	ACCESSORI RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE				2.832,93		5.605,93			8.438,86	0	1.644,00	1.644,00
XII	2	32	3	1263	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	301.129,10			63.183,62	159.869,50	7.239,04	1.080.967,09	353.890,00	2.441.796,49	0	726.786,00	726.429,03
II	2	14	5	1290	1	SPESA PER ACQUISTO DI BENI E SERVIZI RELATIVE ALL'ATTIVITA' IN MATERIA DI DIGHE					1.280,12				1.280,12	0	1.537.099,00	632.995,11



XXI	2	14	10	7340	1	FONDO OPERE - SPESE PER IMMOBILI DEMANIALI O PRIVATI IN USO ALLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA, AL PARLAMENTO, ALLA CORTE COSTITUZIONALE E AD ORGANISMI INTERNAZIONALI	3.279,22	241.017,99	86.303,31		330.002,32	0	21.684.096,00	372.641,55
XXI	2	14	10	7341	1	FONDO OPERE - 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 NONCHE' DI ALTRI IMMOBILI DI PROPRIETA' DELLO STATO E DI ALTRI ENTI PUBBLICI	1.135.647,98	6.941.808,13	1.495.609,82	3.480.359,89	18.120.962,98	131.859,01	33.786.650,00	3.243.179,62
XXI	2	14	10	7341	85	RESCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	27.360,20	107.838,67	96.380,82	559.728,09	892.851,46	0	385.799,00	23.306,98
XXI	2	14	10	7343	1	SPESE, COMPRESI QUELLE INERENTI LA PROGETTAZIONE, PER L'ATTUAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INTERVENTI DI CARATTERE FUNZIONALISTICO PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE SEDE DI SERVIZIO E RELATIVE PERTINENZE DELL'ARMA DEI CARABINIERI, PER LA RESTRUTTURAZIONE, L'AMPLIAMENTO, IL COMPLETAMENTO DI QUELLE ESISTENTI, NONCHE' PER L'ACQUISTO DI EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE O IN CORSO DI REALIZZAZIONE	60.508,64	642,48			60.508,64	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7344	1	INTERVENTI DI RESTRUTTURAZIONE ED AMPLIAMENTO DELLE STRUTTURE PUBBLICHE PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	12.228,54				12.871,02	11.803,43	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7346	1	SPESE PER LA COSTRUZIONE O VERO PER L'ACQUISIZIONE DI AREE O DI IMMOBILITA' DESTINATE A NUOVE SEDE DI SERVIZIO E RELATIVI IMPIANTI SPECIALI, NONCHE' SPESE PER LA RESTRUTTURAZIONE, AMPLIAMENTO, COMPLETAMENTO E SISTEMAZIONE DI SEDE ESISTENTI PER IL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO E PER LE RELATIVE PROGETTAZIONI	1.853.928,05		139.803,31	303.193,92	2.296.925,28	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7346	84	RESCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A FABBRICATI NON RESIDENZIALI	738.041,60				1.031.148,07	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7354	1	ANNULLATA QUINDI CENNALE PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA PER INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI NECESSARI ALLO SVILUPPO ED AMMODERNAMENTO DELLE STRUTTURE DELLA POLIZIA DI STATO, DELL'ARMA DEI CARABINIERI, DEL CORPO DELLA GUARDIA DI FINANZA, DEL CORPO FORSTALE DELLO STATO E DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO	6.015,59	323.754,66	1.888,11	66.695,19	457.894,69	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7354	2	AMMODERNAMENTO STRUTTURE	60.160,54				60.160,54	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7354	3	AMMODERNAMENTO STRUTTURE				1.135.733,23	1.161.164,20	0	0,00	0,00
XXI	2	19	2	7371	1	SPESE PER ACQUISTO DI ATTREZZATURE E APPARECCHIATURE NON INFORMATICHE, DI MOBILIO E DI DOTAZIONI LIBRARIE	18.083,23				49.613,50	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7394	85	RESCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	57.885,50				57.885,50	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7395	1	SPESE PER INTERVENTI SU EDIFICI DI CULTO, ADIBITI A FINI DI CULTO O APPARTENENTI A COMUNITA' RELIGIOSE, NONCHE' SU IMMOBILI DI PROPRIETA' PUBBLICA, DI CARATTERE MONUMENTALE PUBBLICO, IRRISULTATI AD USO PUBBLICO O COMUNIQUE DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO NELLE ZONE DELLA CAMPANIA, DELLA BASILICATA E DELLA PUGLIA COLPITE DAGLI EVENTI SISMICI DEL NOVEMBRE 1980 E DEL FEBBRAIO 1981	30.238,40	48.387,50	119.640,50	143.511,06	341.777,46	0	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7395	85	RESCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	1.237,61				1.237,61	0	0,00	0,00





TAVOLA 3

CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONI	CODICE PROGRAMMA	CAPITOLO	FG	DENOMINAZIONE FG	STANZIAMENTO INIZIALE	STANZIAMENTO DEFINITIVO	DEBITI SMALTIITI NEL 2022	STRUMENTI UTILIZZATI				SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2022	NOTE
										FONDO CONSUMI INTERIEDI	ALTRI FONDI	ASSISTAMENTO	ALTRE VARIAZIONI COMPENSATIVE		
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI FERIBERICI		235.533,45	78.462,93	X			X	35.596,17	PROV. TO CE
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ABBONAMENTI ALLA TELEFONIA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.		269.672,28	300.434,99	X			X	154.889,66	
II	2	14	10	1208/1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI FERIBERICI		664.884,76	29.941,65	X			X	77.810,39	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ABBONAMENTI ALLA TELEFONIA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.		332.544,97	88.260,12	X			X	544.932,15	PROV. Toscana - Maremma - Maremma - Chiana
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		114.562,51	19.433,31	X			X	99.000,00	
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO		573,95	0,00				X	5.184,52	
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI FERIBERICI		531.111,38					X	26.334,97	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ABBONAMENTI ALLA TELEFONIA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.		322.311,42	529.680,00	X			X	986.431,93	PROV. Campania - Puglia Basilicata
II	2	14	10	1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI FERIBERICI		117.894,24					X	8.102,00	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		132.303,63					X	598.252,10	
II	2	14	10	1208/1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI FERIBERICI		280.173,22					X	93.930,97	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ABBONAMENTI ALLA TELEFONIA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.		222.536,05	386.250,00	X			X	735.165,58	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		23.821,87					X	47.658,95	
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO		329,48					X	5.400,00	PROV. Sicilia e Calabria
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE		40.671,90	0,00				X	1.018,57	
XXI	2	32	3	7227	1	SPESA PER ACQUISTO DI APPARECCHIATURE NON INFORMATICHE DI MOBILIO E DI DOTAZIONI LIBRARE DEGLI, ECC.		5.626,28						2.300.473,48	
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI FERIBERICI		200.034,56					X	2.087.565,15	
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ABBONAMENTI ALLA TELEFONIA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.		127.678,34	739.870,29	X			X	0,00	PROV. Veneto, Friuli Venezia Giulia
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		80.635,52					X	0,00	
II	2	14	10	1209		non in fase gestionali		81.929,14	72.749,01	X			X	0,00	
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE		25.300,00	10.231,49	X			X	0,00	
				1303		tutti i piani gestionali		98.913,30	92.078,47				X	0,00	
II	2	14	10	1208	1 e 16	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		405.885,54	629.605,99	X			X	709.767,14	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		22.012,51	65.543,15	X			X	32.161,00	PROV. Lombardia - Emilia Romagna
II	2	14	10	1783	1	MANUTENZIONE DEGLI EDIFICI PUBBLICI STATALI E DEGLI EDIFICI PUBBLICI COMUNALI, DEI LOCALI PUBBLICI COMUNALI, DEI LOCALI PUBBLICI COMUNALI IN USO ALLE UNIVERSITA' ED A TUTTI GLI ALTRI		46.000,00	23.967,67					30.170,94	
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI		92.632,72					X	465.212,44	

II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI	174.397,06	317.855,98	X															
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	223,07		X															
II	2	14	10	1208/1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI	486.124,08		X															
II	2	32	3	1185	1	SPESA RELATIVA AI CONTROLLI SULLE ASSENZE	58.027,63	2.950,00	X															
II	3	13	1	1232	7	SPESA PER LA SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	770.735,62	4.000,00	X															
II	3	13	1	1232	16	SPESA PER IL SERVIZIO COMPRESI I GETTONI DI PRESENZA, I COMPENSI AI COMPONENTI E LE INDENNITÀ, DI ECC.	16.545,00	2.000,00	X															
II	3	13	1	1232	17	RITTO DI LOCALI ED ONERI ACCESSORI	2.054.019,00	207.000,00																
II	3	13	1	1232	18	SPESA RELATIVA ALLA MANUTENZIONE E ALLE ATTREZZATURE ALL'ADEGUAMENTO DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO, ECC.	933.192,00	5.000,00	X															
II	3	13	1	1232	19	SPESA PER L'ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ECC.	699.852,00	1.000,00	X															
II	3	13	1	1232	26	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	7.657.088,09	3.000,00	X															
II	3	13	1	1232	40	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	2.191.958,38	71.000,00	X															
II	3	13	1	1235	3	SOMME GIÀ INCLUSE NEL FONDO DI CUI ALLEGATO 6, COMMA 665, DELLA LEGGE 28/2/2007, N. 24	11.895.612,00	5.000,00																
II	3	13	1	1233	1	SPESA PER STUDI, INDAGINI, ESPERIMENTI E DIFFUSIONE DELLA NORMATIVA PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, ETC.	4.331.070,00	9.000,00																
II	3	13	1	1158	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.885,00	133.000,00																
II	3	13	6	1228	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	7.452.000,00																
II	3	13	2	1231	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	8.000,00																
II	3	13	4	1623	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.483,00	1.150.000,00																
II	3	13	9	1657	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.989,00	36.000,00																
II	3	13	9	1658	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.770,00	83.000,00																
II	3	13	9	1659	1	SPESA PER L'ILTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.768,00	18.000,00																
																						11.011.455,88		

\* In stanziamento iniziale per i capitoli p.e.g. dei Provvedimenti non è riportato in quanto sul sistema contabile risulta l'assegnazione cumulativa per l'anno di riferimento

DEPARTAMENTO  
AGRICOLA  
SOSTENIBILE

TAVOLA BRIS

CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA	CAP.	PG	DENOMINAZIONE PG	STANZIAMENTO INIZIALE	STANZIAMENTO DEFINITIVO	IMPEGNATO A RENDICONTO	SITUAZIONE DEBITORIA ALLA TESORERIA AL 31.12.2021*	NUOVI DEBITI TESORERIA NEL 2022*	SOMME DISPOSTE A SISTEMAZIONE DEI DEBITI DI TESORERIA*	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2022
II	2	32	2	1098	7	SPESA PER ACQUISTO DI CANGHELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI LEGALI.	68.743,00	108.743,00	99.313,04	40.166,51	0,00	0,00	40.166,51
II	2	13	1	1138	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE.	0,00	1.885,00	1.134,31	1.442.131,27	132.939,13	0,00	1.575.070,40
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSIENZE	26.259,00	276.259,00	135.323,43	28.821,51	1.830,27	0,00	30.651,78
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI	1.012.221,00	2.409.277,00	2.049.552,06	7.024.713,86	565.909,86	0,00	7.590.623,72
II	2	14	10	1208	4	MISSIONI ALL'ESTERO	0,00	3.800,00	2.957,43	47.043,17	0,00	0,00	47.043,17
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	1.000.000,00	1.616.763,94	1.499.168,87	416.968,92	117.912,29	0,00	534.281,21
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	150.000,00	520.000,00	379.626,51	430.049,89	43.937,46	0,00	473.987,35
II	2	14	10	1208	81	RESCRIZIONE RISCHII PASSIVI PERENTI RELATIVI A BENI DI CONSUMO	0,00	35.638,00	35.637,92	35.637,92	0,00	35.637,92	0,00
II	2	14	10	1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI	506.110,00	557.267,50	484.802,41	0,00	2.252,28	0,00	2.252,28
II	2	14	5	1210	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRALI E PERIFERICI	16.299,00	16.299,00	7.384,03	1.462,99	0,00	0,00	1.462,99
XII	2	14	5	1211	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00	4.222,00	0,00	0,00	4.222,00
II	6	13	5	1222	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO PER L'AUTOTRASPORTO E L'INTERMODALITA'	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II	6	13	5	1222	21	SPESA PER L'ORGANIZZAZIONE E LA PARTECIPAZIONE A CONVEGNI, CONGRESSI, MOSTRE ED ALTRE MANIFESTAZIONI	0,00	0,00	0,00	2.415,60	0,00	0,00	2.415,60
XII	3	13	6	1228	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00	4.019.339,80	7.470.335,40	0,00	11.489.675,20
XII	3	13	2	1231	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00	88.322,58	8.301,38	0,00	96.623,96
II	3	13	1	1232	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO PER L'AUTOTRASPORTO E L'INTERMODALITA'	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II	3	13	1	1232	26	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	5.938.810,00	7.657.888,09	7.133.411,69	1.140.592,10	0,00	0,00	1.140.592,10
II	3	13	1	1233	1	SPESA PER STUDI, INDAGINI, ESPERIMENTI E PERIURIONE DELLA NORMATIVA PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, PER LA PROPAGANDA E LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI ATTUATA	4.301.070,00	4.331.070,00	3.691.221,47	16.643,30	0,00	0,00	16.643,30
II	2	32	3	1238	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	0,00	0,00	0,00	34.287,99	0,00	0,00	34.287,99
II	2	32	3	1238	17	SPESA PER ACQUISTO DI CANGHELLERIA, STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - ANILEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	525.196,00	644.596,03	399.103,63	38.806,49	0,00	0,00	38.806,49
II	2	32	3	1238	18	ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	29.974,00	29.974,00	0,00	13.106,27	0,00	0,00	13.106,27
XII	6	13	5	1244	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	1.644,00	1.644,00	8.438,86	0,00	0,00	8.438,86
XII	2	32	3	1263	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	726.786,00	726.786,00	726.429,03	2.087.906,49	333.890,00	0,00	2.441.796,49
II	2	14	5	1290	1	SPESA PER ACQUISTO DI BENI E SERVIZI RELATIVE ALL'ATTIVITA' IN MATERIA DI DIGHE	2.300.000,00	1.557.099,00	632.993,11	1.280,12	0,00	0,00	1.280,12
II	3	13	9	1380	1	MANUTENZIONE, RIPARAZIONE ED ILLUMINAZIONE DEI PORTI DI I E II CATEGORIA - I CLASSE - E DELLE OPERE MARITIME	1.330.529,00	1.330.529,00	15.595,02	155.676,76	0,00	0,00	155.676,76
X	2	32	3	1480	1	RESTITUZIONE DI SOMME INDEBITAMENTE VERSATE NELLE TESORERIE DELLO STATO	0,00	7.449.548,80	7.449.544,92	3.087.820,79	0,00	3.087.820,79	0,00
II	2	19	2	1601	1	SPESA PER ACQUISTO DI CANGHELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ETC.	15.436,00	15.436,00	7.718,00	36.000,00	0,00	0,00	36.000,00
XII	6	14	11	1619	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00	452.302,01	43.180,06	0,00	495.482,07
XII	3	13	4	1623	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.483,00	1.483,00	1.444,80	24.534.125,21	1.130.986,17	0,00	25.665.111,38
XII	2	19	2	1629	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00	135.080,96	68.154,42	0,00	203.235,38
XII	2	14	10	1640	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	3.800,00	3.796,80	19.215.333,22	3.615.269,43	0,00	22.830.602,65
XII	3	13	9	1657	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.989,00	1.989,00	1.840,09	1.829.880,07	35.967,57	0,00	1.865.847,64
XII	3	13	9	1658	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.770,00	1.770,00	1.746,79	260.888,07	82.931,49	0,00	343.819,56
XII	3	13	9	1659	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.768,00	1.768,00	1.768,00	24.170,98	7.814,53	0,00	32.105,51
II	2	14	10	1785	1	MANUTENZIONE DEGLI EDIFICI PUBBLICI STATALI E DEGLI EDIFICI PRIVATI DESTINATI A SEDI DI UFFICI PUBBLICI STATALI, NONCHE' DEGLI IMMOBILI IN USO ALL'E UNIVERSITA' ED A TUTTI GLI ALTRI	291.386,00	291.386,00	159.398,43	90.396,28	17.205,32	0,00	107.601,60
XII	4	7	7	2132	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	123.257,00	121.369,60	647.758,30	0,00	0,00	652.422,96
XXI	2	14	10	7174	1	FONDO OPERE - PRIMO PROGRAMMA STRAORDINARIO DI INTERVENTI PER LE PICCOLE E MEDIE OPERE NEL MEZZOGIORNO	0,00	0,00	0,00	1.638.867,88	0,00	0,00	1.638.867,88



XXI	2	14	10	7544	1	SOMME DA IMPEGNARE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE SPESE DELLA GESTIONE SEPARATA E DEI SERVIZI COMUNALI E DEI SERVIZI DI COMPETENZA PRESSO IL DIPARTIMENTO PER GLI INTERVENTI STRA ORDINARI NEL MEZZOGIORNO E AGENZIA PER LA PROMOZIONE E LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO.	0,00	0,00	0,00	6.135.995,73	26.240,32	0,00	6.162.236,05	
XXI	2	14	10	7544	2	COMPLETAMENTO PAGAMENTO OPERE EX CENSUS	50.638,00	50.638,00	43.857,34	26.430,93,96	12.402,52	0,00	26.430,93,96	
XXI	2	14	10	7544	89	RESCRIZIONE RESIDUI PASSIVI RELATIVI A GLI ALTRI INVESTIMENTI	0,00	0,00	0,00	71.552,36		0,00	71.552,36	
XXI	2	14	10	7554	1	RESCRIZIONE INTERVENTI DI CONSERVAZIONE, MANUTENZIONE, RESTAURO E VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI	4.664.265,00	9.664.265,00	5.879.691,61	206.380,05		0,00	206.380,05	
XXI	2	14	10	7554	3	SCULTURE E PEGASSE INTERVENTI CONSERVAZIONE, MANUTENZIONE RESTAURO BENI CULTURALI - RIPARTO INVESTIMENTI 2019 - C95	1.600.000,00	1.600.000,00	500.000,00	0,00	1.094,90	0,00	1.094,90	
XXII	2	14	10	7658	1	FONDO PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO DEGLI INTERVENTI CONSERVENTI LA CITTÀ DI ROMA E LE AREE ARCHEOLOGICHE DELLA PROVINCIA DI ROMA E DELLA REGIONE LAZIO DIRETTAMENTE INTERESSATE AL CUI BILIO	0,00	0,00	0,00	21.154,08		0,00	21.154,08	
XXVI	2	14	10	7886	91	RESCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A SOMME NON ALTROVE CLASSIFICATE	0,00	155.883.868,15	42.777.513,84	0,00	177.300.452,95	19.034.427,49	0,00	3.408.307,54
						<b>TOTALI</b>	<b>126.338.894,00</b>	<b>155.883.868,15</b>	<b>42.777.513,84</b>	<b>177.300.452,95</b>	<b>19.034.427,49</b>	<b>0,00</b>	<b>3.408.307,54</b>	
													<b>192.443.002,82</b>	