

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**  
**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**30.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 MAGGIO 2022**

**PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE RAFFAELLA PAITA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>			
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> .....	3	Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> .....	3, 4, 9, 19
<b>Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, prof. Enrico Giovannini, sulle problematiche della motorizzazione civile e sui dati contenuti nelle relazioni annuali degli enti locali sull'utilizzo dei proventi delle sanzioni derivanti da violazioni del codice della strada (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Grippa Carmela (M5S) .....	10
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> ....	3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	Marino Bernardo (IV) .....	17
Baldelli Simone (FI) .....	11	Rosso Roberto (FI) .....	14
Barbuti Elisabetta Maria (M5S) .....	15	Rotelli Mauro (FDI) .....	13
Bruno Bossio Vincenza (PD) .....	16	<b>ALLEGATI:</b>	
Casu Andrea (PD) .....	12	<i>Allegato 1: Documento Problematiche della Motorizzazione Civile, Utilizzo dei proventi derivanti da violazioni del Codice della Strada depositato dal Ministro Enrico Giovannini</i> .....	22
Donina Giuseppe Cesare (Lega) .....	9	<i>Allegato 2: Documento Dieci anni per trasformare l'Italia. Una visione per il futuro di infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti depositato dal Ministro Enrico Giovannini</i> .....	41

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A+E-RI; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
RAFFAELLA PAITA

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, prof. Enrico Giovannini, sulle problematiche della motorizzazione civile e sui dati contenuti nelle relazioni annuali degli enti locali sull'utilizzo dei proventi delle sanzioni derivanti da violazioni del codice della strada.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, professor Enrico Giovannini, sulle problematiche della motorizzazione civile e sui dati contenuti nelle relazioni annuali degli enti locali sull'utilizzo dei proventi delle sanzioni derivanti da violazioni del codice della strada.

Ricordo che l'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi della Commissione aveva richiesto che l'audizione avesse a oggetto anche i contenuti del cosiddetto « Allegato infrastrutture », il quale tuttavia non risultava ancora trasmesso alle Camere al momento della convocazione. A seguito della trasmissione dell'atto alla Commissione in data 23 maggio, il Ministro ha dato disponibilità a riferire in questa sede

anche sull'argomento Allegato infrastrutture.

Avverto che dopo la relazione del Ministro si svolgeranno gli interventi dei deputati. A ogni gruppo sono assegnati complessivamente sei-sette minuti, che possono essere utilizzati in un unico intervento o ripartiti tra più interventi; seguirà la replica del Ministro. Invito i rappresentanti dei gruppi che non vi abbiano ancora provveduto a comunicare alla presidenza gli iscritti a parlare.

Ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Grazie presidente, buon pomeriggio a tutte e a tutti gli onorevoli. Grazie di questa opportunità. Ho preparato alcune *slide* di presentazione che chiedo di rendere disponibili, se possibile. Intanto posso iniziare, poi quando le *slide* saranno disponibili le seguirò.

Cominciamo dal tema della motorizzazione civile. È un'organizzazione complessa, come sappiamo bene, che opera nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e, in particolare, all'interno del Dipartimento per la mobilità sostenibile. C'è una Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione, e poi ci sono quattro Direzioni generali territoriali che governano gli uffici dislocati in tutto il Paese. Non v'è dubbio che l'insieme delle motorizzazioni serva una platea molto ampia di cittadini e imprese e tutti i soggetti che in forma privata o societaria sono interessati alla proprietà o all'utilizzo dei veicoli.

Ci sono diverse criticità riscontrate dall'utenza, è piuttosto evidente. Queste criticità, in particolare, sono state legate alle tempistiche necessarie all'ottenimento delle prestazioni richieste. La pandemia da Covid-19 ha imposto la necessità di limitare il numero di dipendenti, ma anche di utenti presenti presso gli uffici, e così sono stati prorogati i termini di alcuni adempimenti, per esempio il rinnovo delle patenti e le revisioni. Accanto a questo, però, vi sono degli elementi di debolezza strutturale delle motorizzazioni; per questo fin dall'anno scorso abbiamo svolto, con l'aiuto di una società specializzata, un'analisi dettagliata del modo di funzionamento delle diverse motorizzazioni e anche un'analisi della quantità e qualità delle risorse umane disponibili.

La progressiva riduzione degli organici – vorrei ricordare che le motorizzazioni hanno perso circa il 50 per cento del personale negli ultimi venti anni – è un problema molto serio, unito alla distribuzione non ottimale delle risorse sul territorio, perché, in parte, abbiamo delle scoperture, degli organici molto differenziati. Ma anche al netto di questo, sono emersi dei modelli di lavoro troppo tradizionali e un'obsolescenza dell'infrastruttura tecnologica.

**PRESIDENTE.** Scusi Ministro, la interrompo un secondo. Mi fate sapere se le *slide* sono pronte o no? Sì? Allora prima le mettiamo e poi facciamo proseguire il Ministro. Sta cercando di tenere una relazione coerentemente alle *slide*: se gli togliamo le *slide* non lo mettiamo nella condizione di esporre al meglio. Quando ci sono si riparte.

Possiamo riprendere. Grazie.

**ENRICO GIOVANNINI, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.** In realtà ero semplicemente alla *slide* n. 3 e facevo riferimento al risultato delle analisi che sono state svolte rispetto ai problemi strutturali di organizzazione delle motorizzazioni.

A questo punto abbiamo definito di quali interventi di carattere strutturale le motorizzazioni hanno bisogno e abbiamo anche

identificato su quali interventi mirati, prioritari possiamo concentrare l'attenzione. Per ciò che concerne gli interventi di natura strutturale sono state identificate due principali leve del cambiamento: il rinnovamento del modello di servizio degli strumenti di governo, in qualche modo, delle *performance* anche del personale; l'integrazione di risorse con adeguate competenze unite a una forte digitalizzazione delle procedure. Per ciò che concerne gli interventi mirati, ci siamo concentrati sugli esami di teoria delle patenti, gli esami di pratica delle patenti e le revisioni dei mezzi pesanti.

Per ciò che concerne il rinnovamento del modello di servizio, abbiamo immaginato di poter intervenire attraverso diversi strumenti: in primo luogo l'adozione di modelli di produzione che trasferiscano il lavoro ove vi sia più capacità produttiva. Questo vuol dire l'uso di modelli di mutualità tra gli uffici, in modo tale da avere un ufficio che può andare in soccorso di un altro ufficio maggiormente in difficoltà. La creazione di poli di produzione per famiglie di servizi, dunque superando la logica che ogni ufficio deve fornire tutti i servizi; tutto questo in una logica digitale: più ci spostiamo verso la digitalizzazione, più si rompe il legame stretto tra residenza dell'utilizzatore, dell'utente e ufficio. Standardizzazione delle modalità e delle procedure di lavoro, perché ci siamo resi conto che a seguito di modelli organizzativi diversi non tutti gli uffici sono sulla frontiera delle buone pratiche. L'ottimizzazione dei processi produttivi interni, lo sfruttamento della tecnologia e (questo è un punto importante) il trasferimento su altri soggetti del settore di parte dell'operatività della motorizzazione. Perché le previsioni demografiche del personale delle motorizzazioni ci fanno capire che, a meno di una fortissima immissione di personale, alcune difficoltà resteranno negli anni a venire, e quindi ci poniamo il tema di come migliorare la collaborazione con soggetti che intervengono su attività analoghe.

I vantaggi attesi sono un riequilibrio dei carichi di lavoro sul territorio, e quindi un abbattimento dei picchi di lavoro, una mi-

tigazione del rischio di insorgenza di rapporti di interesse. Vorrei ricordare che da questo punto di vista, in base alle regole anticorruzione e al piano anticorruzione del nostro Ministero vi sono delle analisi molto dettagliate su questi aspetti, e le motorizzazioni sono gli uffici periferici dove è stato denunciato un numero significativo di casi di comportamento non corretto. Riduzione dei tempi medi di lavorazione delle singole pratiche e standardizzazione della qualità del lavoro.

Quello che però è fondamentale è l'obiettivo di garantire la continuità di servizio su tutto il territorio nazionale, riuscire ad avere un trasferimento adeguato del *know-how* delle risorse in uscita, evitare un impatto negativo sui livelli di servizio e un aumento della pressione sulle strutture legati proprio alle dinamiche occupazionali future e facilitare attraverso la formazione il percorso di transizione nel nuovo modello di servizio.

Vorrei segnalare, prima di entrare nelle specificità dei problemi più urgenti, che il tema del funzionamento delle motorizzazioni e del ruolo degli uffici di motorizzazione è qualcosa che è discusso anche a livello europeo: perché vorrei ricordare che le normative sulle patenti, sulle verifiche di qualità, sulla formazione dei guidatori, eccetera, sono tutte oggetto di direttive e di regole comunitarie. I temi che sono particolarmente all'attenzione nella discussione all'interno del Ministero, ma anche con gli altri Paesi, riguardano la formazione dei conducenti, la formazione degli istruttori, la disciplina relativa ai neopatentati, proprio per ridurre il rischio di incidenti, il tema della guida con accompagnatore e poi il tema delle nuove tecnologie e il passaggio dalle auto tradizionali ad auto elettriche, ad auto a guida autonoma. Il tema della guida ecologica, che in alcuni Paesi viene insegnata direttamente al momento del conseguimento della patente, e poi il tema dei veicoli leggeri per il trasporto di merci, su cui si sta discutendo su come evitare che gli eccessivi carichi di lavoro possano mettere a rischio sia i conducenti che gli utenti della strada. Attualmente sono in discussione anche alcune modifiche sulla moda-

lità di esame e la validità della patente, in particolare per gli esami per il conseguimento della patente A, in quanto l'accesso progressivo alla patente A non ha mostrato alcun effetto positivo sulla sicurezza stradale, pur comportando un onere amministrativo notevole. Il tema dei veicoli di esame con cambio manuale o cambio automatico. Questo è legato anche alla necessità di fare formazione sui veicoli elettrici, che richiedono una guida diversa e sono a cambio automatico: come sapete, se uno consegue la patente su un'auto a cambio automatico non può condurre quella a cambio manuale, mentre invece è vero il contrario. La formazione minima degli esaminatori di guida, il rinnovo di validità della patente. Tutti questi elementi sono importanti anche alla luce dell'investimento che intendiamo fare sulla base del nuovo Piano nazionale per la sicurezza stradale 2030 che è stato approvato dal CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) recentemente.

Veniamo adesso agli interventi sui servizi più rilevanti, critici. Uno dei temi è la durata dell'attesa per svolgere gli esami di teoria per le patenti. Con il decreto ministeriale del 27 ottobre abbiamo ridotto il numero dei quesiti delle prove d'esame da quaranta a trenta, comprimendo i tempi di gestione da trenta a venti minuti. Ciò ha permesso di incrementare fino al 20 per cento il numero di sedute giornaliere presidiate da ogni esaminatore, senza che questo determini un peggioramento della qualità dell'esame. Realizzazione di un sistema automatizzato, che andrà in esercizio entro luglio prossimo venturo, per il riconoscimento facciale dei candidati attraverso parametri biometrici: che consentirà un recupero di produttività di un ulteriore 20 per cento, perché taglia drasticamente tutti i tempi legati alla definizione dell'effettiva coerenza tra i documenti presentati e le fattezze fisiche di chi si presenta all'esame, perché sappiamo che ci sono casi di sostituzione o tentata sostituzione al momento dell'esame. Questo riduce drasticamente i tempi amministrativi di verifica che chi si

sottopone all'esame sia effettivamente il destinatario della patente.

Ora, poiché da maggio è stata ripristinata anche la possibilità di utilizzare le aule a capienza piena, si ritiene che l'effetto combinato ci consentirà, entro l'autunno, di tornare a dei tempi di risposta dell'amministrazione per la prenotazione degli esami di teoria in linea con degli *standard* accettabili. Quindi sugli esami di teoria entro l'autunno dovremmo riuscire a recuperare il *gap* che si è creato nel corso della pandemia.

Per ciò che concerne invece gli esami di pratica la situazione è più complessa, anche perché dipende dal numero di esaminatori disponibili. Per questo, con decreto ministeriale recentemente pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, coerentemente con la modifica normativa che è stata introdotta, agli esaminatori in servizio si aggiungeranno, su domanda, gli esaminatori transitati in regime di quiescenza nell'ultimo biennio. In questo caso noi riteniamo che sarà possibile recuperare parte dei ritardi, ma bisogna dire che qui il tempo per il recupero sarà un po' più lungo di quello che immaginiamo per l'esame di teoria. Segnalo anche che stiamo lavorando, anche alla luce di quello che stanno facendo altri Paesi, sulla valutazione della possibilità di introdurre la « remotizzazione », cosiddetta, dell'esaminatore nella conduzione degli esami pratici, attraverso collegamenti in tempo reale a distanza. Questo è importante, perché oggi gli esaminatori partendo dal capoluogo di provincia devono muoversi su tutta la provincia e il tempo di spostamento fa parte, naturalmente, del tempo lavorativo. Quindi, coerentemente con delle sperimentazioni che si stanno effettuando anche a livello europeo, andremo a vedere se questo sarà possibile.

Infine, le revisioni sui mezzi pesanti, merci. Il decreto ministeriale del 15 novembre 2021 ha previsto la possibilità di effettuare le revisioni dei veicoli superiori alle 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto merci, anche presso le officine private autorizzate. È stato emanato un bando e sono circa 500 i candidati che hanno chiesto di essere oggetto dell'esame di abilitazione. Dunque

l'amministrazione sta predisponendo la pianificazione delle sedute: le prime sedute di esame per il rilascio della qualifica di ispettore autorizzato sono già programmate per il prossimo mese di giugno. Anche in questo caso sul fronte digitale stiamo lavorando per creare una piattaforma tecnologica, che faciliterà l'incontro tra la domanda di servizi di revisione di cittadini e imprese e le disponibilità fornite dai centri di controllo. In questo caso abbiamo una coda abbastanza significativa e quindi speriamo di poter accelerare, ma al momento ci sarà una normalizzazione dei livelli di servizio nell'arco di un anno.

Con questo concludo la parte sulle motorizzazioni e invece rispondo al quesito della Commissione sul tema della suddivisione dei proventi che sono derivanti dalla violazione del codice della strada. Qui si ricordano rapidamente gli articoli 208 e 142 del codice della strada, che immagino siano ben noti alla Commissione e quindi non mi ci si soffermo. Entro il 31 maggio di ogni anno ricordo che ciascun ente locale trasmette in via informatica al MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) e al Ministero dell'interno una relazione in cui, con riferimento all'anno precedente, sono indicati l'ammontare complessivo di propria spettanza derivante dalle sanzioni. Gli enti sono anche tenuti a indicare nella relazione quali importi siano destinati alle finalità previste dai citati articoli.

Le prime relazione che sono state caricate sulla piattaforma gestita dal Ministero dell'interno sono relative ai proventi incassati nell'anno 2019. A partire dal mese di aprile è possibile visualizzare, invece, le rendicontazioni trasmesse relative all'anno 2021, e questo appunto è l'indirizzo dove è possibile analizzare i dati. Anche a seguito delle recenti interrogazioni che sono state presentate, abbiamo aperto un tavolo con il Ministero dell'interno, che è il depositario gestore delle procedure, in maniera tale da condividere una *road map* che consenta un'applicazione a tutto campo della procedura prevista dalla legislazione. Ad esempio è stata effettuata un'analisi campionaria dei comuni che hanno presentato la

relazione e tra i 39 comuni, unioni di comuni, province eccetera che sono stati presi in considerazione, 24 sono risultati corretti, mentre sui restanti 15 sono in corso approfondimenti istruttori perché i dati non erano assolutamente convincenti.

In caso di inadempienza nella trasmissione o nella destinazione delle risorse, a finalità diverse da quelle previste dalla norma, è prevista la riduzione del 90 per cento/anno dei proventi contravvenzionali. Ora, è evidente che il meccanismo sanzionatorio presenta delle criticità applicative: in primo luogo perché i proventi affluiscono direttamente alle casse degli enti locali e non sembra possibile intervenire sulle casse stesse da parte del Ministero dell'interno; inoltre, a prescindere dal soggetto che possa intervenire con prelievi sui bilanci agli enti locali, la sanzione risulta inapplicabile in caso di mancata trasmissione della relazione, perché non è possibile a quel punto derivare il *quantum* della sanzione. Per questo abbiamo avviato un approfondimento con gli uffici del Ministero dell'interno, del Ministero dell'economia e delle finanze e dell'ANCI (Associazione nazionale comuni italiani) per rendere più efficaci le disposizioni vigenti e superare le criticità riscontrate. In particolare, si ipotizza di prevedere una sanzione amministrativa pecuniaria, modulata sulla base del numero degli abitanti dei comuni, che possa essere automaticamente applicata nei confronti degli enti locali inadempienti. Si potrebbe quindi prevedere l'obbligo di versare l'importo delle sanzioni su un capitolo di entrata del bilancio dello Stato, per essere successivamente destinato alle finalità di sicurezza stradale previste dalle lettere *a)*, *b)* e *c)* dell'articolo 208, comma 2. In mancanza del versamento, potrebbe infine essere il Ministero dell'interno a provvedere con proprio decreto al recupero delle somme dovute a valere su altri trasferimenti agli enti locali inadempienti. L'obbligo di segnalazione alla procura regionale della Corte dei conti dei comuni inadempienti rimarrebbe comunque valido, ma verrebbe posto in capo all'organo di revisione contabile degli enti locali stessi. In ogni caso è stata inviata una

formale richiesta al Ministero dell'interno per l'estrazione massiva di tutte le relazioni sui proventi contravvenzionali aggiornate al 2021 che, non appena verranno ricevute, saranno trasmesse alla Commissione.

Se posso a questo punto, rapidamente, passare alla seconda presentazione... Ci sarà una presentazione che lascio agli atti della Commissione; io andrò molto rapidamente, non scorrerò neanche tutte le *slide*. La presidente mi aveva chiesto di dare un'idea di massima del contenuto, immagino che esso sarà poi oggetto di approfondimenti successivi.

Ricordiamo quali sono gli obiettivi dell'Allegato infrastrutture al DEF (Documento di economia e finanza): in particolare, il DEF e l'Allegato definiscono la selezione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese, anche anticipando la strategia di lungo periodo contenuta nel nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) che è attualmente in preparazione. Complessivamente, da un punto di vista finanziario, i contenuti dell'Allegato si riferiscono a 300 miliardi di euro di investimenti. La buona notizia è che 230 di questi 300 miliardi sono già stati allocati attraverso atti come il PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e la legge di bilancio, e quindi il documento non è un libro dei sogni; c'è un fabbisogno residuo di circa 70 miliardi che dovrà essere colmato con le prossime decisioni.

Un punto importante è che il nuovo approccio adottato nell'Allegato è quello che chiamiamo « il piano processo », che è un aggiornamento anche continuo della pianificazione tenendo conto delle indicazioni generali europee, ma anche i documenti settoriali che vedrete tra un attimo sono stati predisposti o sono in preparazione. Inoltre utilizza le linee guida per la valutazione degli investimenti e, naturalmente, l'esito del dibattito pubblico che si svolge in base alle nuove procedure.

Le ulteriori novità che guidano questo piano processo riguardano proprio il modo con cui l'Allegato è stato predisposto, con gli obiettivi di sostenibilità e riduzione delle disuguaglianze che sono integrati nella pianificazione. L'analisi evidenzia, per alimen-

tare il processo decisionale, il coinvolgimento dei portatori di interesse, naturalmente portato dalla storia del Ministero, ma che è stato rafforzato attraverso o interventi legislativi (pensiamo al ruolo del dibattito pubblico) o assetti organizzativi innovativi.

Vorrei ricordare qui qual è la lista dei piani settoriali che sono in preparazione, alcuni dei quali vanno a complementare quello che già è stato fatto. Il Documento strategico della mobilità ferroviaria (DSMF), su cui la Commissione si è espressa, che è la base per la definizione del contratto di programma RFI (Rete ferroviaria italiana) e via via tutti gli altri. Nei prossimi mesi prevediamo di completare la predisposizione di tutti questi piani settoriali che vanno poi ad alimentare il Piano generale dei trasporti e della logistica. In questa *slide* abbiamo provato a mettere insieme i piani che sono in preparazione; le risorse e le riforme che sono state previste, in parte realizzate, vanno a sostenere l'insieme degli investimenti che sono stati programmati.

Vorrei ricordare, poi mi fermerò qui, gli obiettivi principali per i vari settori. Nel caso delle infrastrutture ferroviarie, il potenziamento dei servizi passeggeri a lunga percorrenza, ma anche l'integrazione e il potenziamento delle linee dedicate al trasporto regionale, lo sviluppo del traffico merci, l'interconnessione con i porti, gli aeroporti, gli interporti e l'integrazione con altre modalità di trasporto. Per le infrastrutture stradali, la messa in sicurezza delle attuali infrastrutture, il potenziamento tecnologico e digitale, la transizione ecologica come criterio per la valorizzazione del patrimonio esistente, la riduzione dell'incidentalità, il decongestionamento delle tratte metropolitane, extraurbane e autostradali, ma anche l'integrazione della rete stradale con quella dedicata alla mobilità ciclistica. Per la portualità e la logistica, il potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali, la trasformazione in senso ecologico, l'interconnessione ferroviaria e stradale. Per i nodi aeroportuali, di nuovo l'interconnessione con le reti di trasporto, la digitalizzazione e il potenziamento delle opportunità di traffico aereo,

la transizione ecologica delle strutture aeroportuali. Infine nella mobilità sostenibile urbana e turistica, il rafforzamento del trasporto pubblico locale, il rinnovo del materiale rotabile, lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'accompagnamento dei cambiamenti nelle preferenze a favore delle diverse forme di mobilità dolce, dunque lo sviluppo delle reti ciclabili urbane e delle ciclovie turistiche. Importanti, importantissimi sono gli investimenti nelle infrastrutture idriche per aumentare l'efficienza e la resilienza al cambiamento climatico; c'è un programma straordinario di manutenzione degli impianti esistenti e di completamento dei sistemi idrici ancora incompiuti. Infine per l'edilizia pubblica sostenibile, il miglioramento della qualità dell'abitare, l'aumento delle superfici residenziali, l'efficientamento energetico e l'adeguamento sismico e gli interventi per l'edilizia giudiziaria e penitenziaria.

In questa *slide* avete un'idea della quantità di risorse che sono previste e del *gap* per i principali ambiti finanziari, il sistema nazionale integrato dei trasporti, le infrastrutture idriche e gli investimenti per l'edilizia sostenibile. Nelle *slide* poi troverete ulteriori informazioni, compreso il profilo temporale di quanto finora previsto negli ultimi dodici, diciotto mesi; qui non ci sono quindi le risorse a regime o pluriennali decise in precedenza. Con un impegno straordinario a favore del Mezzogiorno con tutta una serie di interventi, tra cui vorrei segnalare, per l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la parte ferroviaria e l'investimento sulla statale 106 ionica da Reggio Calabria a Taranto.

Troverete poi nelle *slide* maggiori dettagli e gli altri investimenti sulle direttrici ferroviarie, ad esempio, nonché su quelle stradali: ricordo ad esempio l'intervento per le aree dei sismi del 2009 e del 2016, ma poi troverete anche le informazioni sugli investimenti portuali, sulle ciclovie e così via. Sono sintesi, naturalmente, di quanto è riportato nell'Allegato infrastrutture.

Vi ringrazio per l'attenzione e sono a vostra disposizione per le vostre domande. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro, per le relazioni.

Adesso, come ci siamo accordati prima, passo alla sequenza degli interventi anche un po' alternando, perché chiaramente ci sono più interventi per gruppo. La parola all'onorevole Donina.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Grazie presidente, grazie Ministro.

Prima dell'intervento vorrei fare tre premesse doverose. La prima, ringraziare davvero il Ministro, perché in Commissione dobbiamo ammettere che siamo un po' tediati ma la vogliamo spesso: forse perché facciamo fatica ad essere incisivi sui decreti che passano dal Parlamento, quindi una strada è quella di parlare direttamente con il Ministero e questa è una colpa nostra.

A parte le battute, ovviamente ringrazio davvero per la disponibilità. Vorrei fare una premessa: io interverrò prevalentemente sulle motorizzazioni; premettendo che vorrei ringraziare il personale delle motorizzazioni in tutto il nostro Paese, perché veramente quei dati che sono emersi anche dalle ultime rilevazioni, milioni di revisioni di patenti, milioni di revisioni di veicoli, effettivamente corrispondono a un lavoro notevole.

Detto questo, l'altra premessa è che però dobbiamo concentrarci anche per quanto riguarda le motorizzazioni, mettere al primo posto la sicurezza stradale: perché è un tema fondamentale, oltre che culturale, è un tema che spesso viene sottovalutato ma che incide sui costi anche sociali del nostro Paese, perché spesso non tutelando la sicurezza stradale si incorre poi in tutto il resto.

Fatta questa premessa, come ricordava il Ministro nei ultimi vent'anni la motorizzazione ha perso metà del personale. Secondo noi, secondo analisi che stanno compiendo tutti, la tendenza sarà sempre questa: man mano che si andrà avanti il personale sarà sempre di meno. Quindi anche se alcune categorie continuano a dire che bisogna emanare dei bandi per inserire del personale, secondo me nel 2022 dobbiamo prendere atto che il personale sarà sempre meno: bisognerebbe ragionare su quali pos-

sano essere le alternative per velocizzare i tempi.

Mi fermo su un passaggio che ha fatto il Ministro prima, quando diceva che entro l'autunno avremo uno *standard* accettabile di tempistiche. La domanda vera è...

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Sull'esame di teoria.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Sì, sull'esame di teoria. Le vorrei chiedere: qual è lo *standard* accettabile per il Ministero? Sugli esami di teoria io porto l'esempio di una motorizzazione che conosco bene, quella di Brescia, che è anche volenterosa, lavorativa, numeri immensi perché è una provincia strategica all'interno della Lombardia: a oggi siamo con 4.623 fogli rosa con una soddisfazione del 22,5 per cento. Quindi chiedo: qual è lo *standard* accettabile? Secondo me lo *standard* accettabile sarebbe che tutti quelli che vogliono fare la patente e l'esame di teoria lo facciano, uno *standard* accettabile per quello che mi riguarda in un Paese civile sarebbe che dopo un mese uno se è pronto faccia l'esame di guida. E per quanto riguarda le revisioni non è quello che ha detto il Ministro, lo *standard* accettabile in un Paese civile sarebbe che quando scade una revisione il giorno dopo la si faccia; purtroppo nel nostro Paese non è così. Quindi davvero dovremmo ragionare su quali siano le tempistiche e gli interventi da fare riguardo a questi settori.

Ho visto molta attenzione sul fatto dei controlli: e va bene, perché lo ripeto, la sicurezza è al primo posto. Gli *stakeholder*, dobbiamo distaccare gli ingegneri, quelli che hanno dei contatti con le autoscuole: va bene tutto. Focalizzandoci però in questo momento, facendo terrorismo con gli ingegneri, con questo e con quell'altro, permettiamo ai ragazzi di non fare la patente; anzi peggio, permettiamo alle persone, con la validità di un anno che abbiamo attribuito al foglio rosa, di sostenere l'esame di teoria e « la guida », dicono, « magari non la faccio neanche », perché tanti ragazzi stanno valutando anche tale possibilità.

Secondo passaggio rispetto anche al discorso della sicurezza, ho sentito che c'è tutto uno studio per effettuare da remoto gli esami. In questo periodo di Covid già con i mezzi pesanti anche su Brescia c'era qualcuno che faceva l'esame di guida non stando nello stesso mezzo, ma stando dietro. Il problema è che facendo viaggiare la persona con l'istruttore in parte, c'era la possibilità che fosse l'istruttore a guidare e non l'autista. Ripeto, purtroppo accadono anche queste cose.

Detto questo non focalizziamoci troppo sui controlli, perché vogliamo cercare il pelo nell'uovo agli ingegneri, magari alle autoscuole e poi permettiamo a dei mezzi non revisionati di circolare un anno in più, quando non sono due anni, al di fuori di qualsiasi regola. Preferirei magari che ci fosse la revisione puntuale il giorno che scade, anche se il controllo — qui mi prendo la responsabilità — non è perfetto rispetto a un mezzo pesante che circola non avendo la revisione, ma avendo una deroga e qualcuno sulla deroga dice: «Se non vado all'estero la posso utilizzare»; evitiamo di tenere questi comportamenti.

L'ultima cosa e poi mi taccio. Vorrei fare un passaggio anche sulle strisce rosa. Abbiamo emanato l'anno scorso un decreto-legge « trasporti » dove abbiamo... Dopo mille peripezie, avendo anche lì qualche parere dal MEF (Ministero dell'economia e delle finanze), dalla Ragioneria, perché sembrava che ci volesse chi sa quale parere solo per cambiare il colore delle strisce. Da novembre dell'anno scorso arriviamo a oggi che ormai siamo a giugno 2022, non per colpa in questo caso del Ministero (sappiamo esattamente che la pratica è ferma alla Corte dei conti), però in un Paese civile bisognerebbe che su alcune azioni, non fondamentali... Magari io non conosco bene i meccanismi all'interno della struttura ministeriale e governativa, però è impensabile che passino sette mesi per dare applicazione a un decreto; davvero, secondo me la cosa immediata era da fare in una settimana e l'amministrazione comunale al posto di fare le strisce bianche le avrebbe fatte rosa. Chiedo anche lì al Ministro... Ovviamente so che è difficile, so che si

trova a combattere tutti i giorni con una struttura che purtroppo è anche macchinosa e la burocrazia in Italia, non solo nel suo Ministero, è veramente un freno a tutto quello che sta venendo avanti: le chiedo un grosso impegno per alcune procedure, se riusciamo a snellirle il più possibile, almeno per quanto riguarda la nostra Commissione, almeno per quanto riguarda la sicurezza stradale. Perché ogni giorno che guadagniamo andando nella direzione del vantaggio per i cittadini e per il Paese è qualche vita che salviamo, magari qualche servizio in più che offriamo ai nostri cittadini. La ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Donina. Onorevole Grippa.

CARMELA GRIPPA. Grazie, presidente. Mi associo anch'io ai ringraziamenti per la presenza qui oggi del Ministro.

Partirei *in primis* dal tema delle motorizzazioni. Alcune cose già sono state dette dal collega Donina. Ci fa piacere che il Ministero abbia attivato uno studio per capire le problematiche ataviche che girano intorno alla motorizzazione, e ci fa altrettanto piacere sapere che comunque sono stati suddivisi gli interventi e come intervenire. Alcune cose che sono state espone nella sua illustrazione, Ministro, sono condivisibili, altre andrebbero maggiormente approfondite.

Per quanto riguarda l'età anagrafica dei dipendenti della motorizzazione, sappiamo che è un'età molto alta. Va bene adesso sopperire alla carenza con gli esaminatori in quiescenza, però bisogna prevedere anche delle assunzioni future; e per fare ciò sicuramente, come diceva il collega Donina, c'è bisogno di maggiori incentivi. Anche perché ci risulta da interlocuzioni avute in questi anni con gli stessi centri di alcune motorizzazioni, che accade spesso che dei dipendenti sottoscrivano dei contratti, però dopo pochi mesi annullano il proprio contratto, quindi si licenziano proprio perché il lavoro è molto gravoso, ma soprattutto perché ci troviamo di fronte a degli ingegneri, del personale della motorizzazione che deve rivestire più ruoli, deve ricoprire

più ruoli. Bisogna intervenire, capire come fare per trovare la giusta soluzione e per sopperire a queste carenze.

Lei ha detto, viste le misure messe in campo, che entro ottobre si dovrebbe, in qualche modo, colmare questa situazione all'interno dei centri delle revisioni. Noi ci auguriamo che non accada quello che è accaduto in questi anni; nel caso in cui ci dovesse essere di nuovo il ritorno della pandemia, anche questo bisogna metterlo in conto, quindi valutare anche questo.

Lei ha parlato di formazione dei conducenti. Una proposta che secondo me è da prendere in considerazione, e anche secondo le raccomandazioni da parte dell'Unione europea, è quella di rivedere gli esami della formazione conducenti soprattutto per i mezzi pesanti. Attualmente accade che la formazione dei conducenti si articola in questo modo: molte delle ore sono dedicate alla parte teorica e poche ore sono dedicate alla parte pratica; sicuramente andrebbe rivista questa modalità di formazione, soprattutto in tema di sicurezza stradale. Questo è un consiglio, un suggerimento che ci viene da più fronti, vedere questa revisione della formazione dei conducenti.

Per quanto riguarda la remotizzazione degli esami pratici che questo Ministero sta valutando e tenendo in considerazione, anch'io personalmente, anche noi come Movimento 5 Stelle saremmo un po' vigili nell'attuare questo tipo di remotizzazione per i motivi che ha detto già il collega Donina; casomai si potrebbe provare a sperimentarla prima sugli autoveicoli, per poi valutare di passare ai mezzi più complessi.

Altra cosa che io ho sempre puntualizzato, dal 2018 ad oggi, è l'applicazione della direttiva europea per i mezzi in questo caso sia pesanti che leggeri. Adesso è in realizzazione l'esternalizzazione dei mezzi pesanti. Ad oggi, purtroppo, non è stata applicata la direttiva europea. Già doveva avvenire per le revisioni dei veicoli leggeri; ho visto che comunque il Ministero si è attivato in tal senso, nel momento in cui ci sarà l'esternalizzazione dei mezzi pesanti: quindi cosa intende fare, proprio per quel principio di terzietà, sulla separazione tra figura dell'ispettore e dell'imprenditore?

Proprio per quel principio di cui parlava lei, il principio di mitigazione del rischio di insorgenza di rapporti di interesse.

Questa è la parte della motorizzazione; interverrei anche per quanto riguarda i proventi delle multe. I dati avuti con *report* dal Ministero non riportano la quantificazione d'incasso, il tipo di infrazione e come vengono impiegati i proventi delle multe. Le diciture — abbiamo visto i modelli, le schede che ci sono state inviate e i *file* — sono assolutamente generiche: pertanto sarebbe necessario capire effettivamente quali siano le violazioni al codice della strada più frequenti, anche divise per categoria, in modo tale da darci degli strumenti, sia a noi che al Ministero, per intervenire. Il *report* non è interoperabile, è aperto come prescrive la legge, e le singole relazioni dovrebbero essere pubblicate sia sul sito del MIMS che sul sito del Ministero dell'interno. Auspichiamo che questo avvenga quanto prima. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Grippa. Onorevole Baldelli.

SIMONE BALDELLI. La ringrazio, presidente. Sulla parte motorizzazioni interverrà il collega Rosso successivamente.

Ringrazio il Ministro per la presenza, ma è l'unica cosa per cui la posso ringraziare, Ministro, perché noi aspettiamo da settembre i dati sulle multe. Nella sua *slide* c'era scritto: «Entro il 31 maggio gli enti locali trasmettono al Ministero dei trasporti, al Ministero degli interni». Da settembre la presidente Paita su mia richiesta e su richiesta di tutta la Commissione le ha scritto di avere questi dati. Sono i dati del 2020: in che lingua glielo dobbiamo scrivere che devono essere trasmessi alla Commissione? Perché se non basta l'italiano ci attrezziamo in altre lingue.

Però questi dati non sono arrivati. Ci avete mandato un elenchino dei comuni inadempienti, bellissimo; ci avete mandato l'elenco dei comuni adempienti, bellissimo anche questo. Vogliamo avere i dati! Vogliamo sapere quelli che vi hanno mandato i dati che cosa ci hanno scritto dentro, non so se è chiaro questo concetto. Il comune,

qualunque sia, deve dire quanto incassa dalle multe, quanto incassa dalle multe degli autovelox e come spende questi soldi. Noi questi dati li vogliamo sapere: non quelli che stanno arrivando adesso, quelli dell'anno scorso, perché dobbiamo avere anche il diritto di poterli raffrontare. Se quelli dell'anno scorso saranno pubblicati (quelli di due anni fa non li abbiamo) è grazie a una norma che io ho introdotto. Lei ci è venuto a parlare di *road map* col Ministero dell'interno. Ma *road map* per fare che cosa? L'analisi campionaria riguarda meno di 50 comuni che sono stati analizzati! Mettete uno staff al Ministero a fare questa roba! Sono 8 mila i comuni, più le province, le unioni dei comuni e tutto il resto. Ma chi li analizza? Nemmeno i capoluoghi di provincia avete messo sotto inchiesta, sotto esame, sotto verifica su questa cosa.

Lei ci viene a parlare di tavolo col MEF e l'ANCI, l'albero di Bertoldo sembra, per rendere più efficaci le sanzioni. Questa norma esiste nel codice della strada dal 2010: non c'è da rendere più efficaci le sanzioni, c'è da applicarle, perché non sono mai state applicate, mai. Se si decide, tra l'altro, di sanzionare i comuni inadempienti, è ovvio che non li puoi sanzionare sulla base del numero degli abitanti, perché qui il problema che noi abbiamo è il fatto che ci sono piccoli comuni che campano sulle multe degli autovelox. Non li possiamo sanzionare sul principio degli abitanti, li dobbiamo sanzionare sulle quantità che iscrivono in bilancio relative alle multe stradali. Perché vanno spese per sicurezza e manutenzione stradale, non possiamo permettere al piccolo comune di fare una cassa infinita con questi strumenti senza che neanche venga a dire al Ministero, al Governo che dovrebbero controllarlo come spende questi soldi. Queste sono le cose da fare!

Io sono basito. È quasi un anno che chiediamo questi dati. Li abbiamo chiesti più volte, li ha chiesti con una risoluzione tutta la Commissione, la presidente Paita si è fatta portavoce di questa richiesta più volte e ancora non sono arrivati. Non so quale altro strumento si debba mettere in

campo per avere i dati, quelli del 2020. Quelli del 2021 entreranno entro il 31 maggio nella piattaforma, ma insomma, chiedere al Ministero dell'interno un'estrazione massiva di questi dati significa avere un *file*, un *hard disk*, qualcosa: mandateceli, non credo sia difficile. E poi queste sanzioni cominciamo ad applicarle. Se c'è da rivedere la norma facciamolo. Le sanzioni automatiche? Stiamo aspettando, non so quanto ancora dobbiamo aspettare; e nel frattempo ognuno fa come vuole, e da dodici anni bisogna introdurre anche la regolamentazione sugli autovelox che doveva essere lo stesso preciso decreto della trasparenza, e anche su quello aspettiamo. Ma che aspettiamo, il via libera di quelli che devono essere sanzionati o di quelli che fanno cassa con questo strumento? In un momento di rincari noi non possiamo permetterci di sprecare un euro dei cittadini: dobbiamo essere puntuali, trasparenti e seguire la legge in tutto.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Baldelli. Onorevole Casu.

ANDREA CASU. Grazie, presidente. Vorrei ringraziare il Ministro, le colleghe e i colleghi che ci hanno preceduto.

Noi come Commissione stiamo facendo un lungo percorso su questi temi e stiamo cercando di svolgere una funzione utile. Nell'esposizione – poi naturalmente avremo modo di approfondire ulteriormente i documenti che sono stati oggi esposti e che sono sicuro poi saranno trasmessi alla Commissione, e mi auguro che possano anche contenere maggiori informazioni e dati specifici che ci consentano di svolgere un'analisi più approfondita – penso comunque vi siano molti elementi di interesse che vanno guardati con grande attenzione: soprattutto per quanto riguarda tutte le azioni che si stanno mettendo in campo per cercare di accorciare questi tempi che sono veramente insostenibili e che sono stati acuiti dalla crisi pandemica, dal momento che attraversiamo, ma che sono legati anche a problemi strutturali e che vanno assolutamente affrontati.

In questo senso, sono molto importanti la riduzione del numero dei requisiti, il

riconoscimento facciale, il ritorno delle aule a piena capienza per quanto riguarda gli esami di teoria. Rimangono e permangono molte preoccupazioni per quanto riguarda poi tutte le tematiche che abbiamo affrontato in numerose audizioni anche con la Direzione dell'ingegner D'Anzi e in altri appuntamenti che abbiamo dedicato a questo tema, per quanto riguarda le problematiche della motorizzazione, ma anche per quanto riguarda il tema del decreto ministeriale n. 446 del 2021. Perché, da quello che ci viene segnalato dagli operatori, circa il 70 per cento di essi non possiede i parametri richiesti e si trovano grandissime difficoltà ad applicare il principio dei 600 metri quadrati interni da dedicare esclusivamente all'attività di revisione dei veicoli pesanti. Quindi bisogna capire anche l'impatto di questo bando e di queste azioni, che potranno avere in quello che poi è il tentativo di costruire un sistema che possa abbracciare meglio il territorio nazionale e creare ancora meglio risposte efficaci e puntuali.

C'è un tema di cui non mi sembra di aver visto citazione nelle *slide*; noi ce ne siamo occupati come Commissione, penso sia un tema su cui è importante dare segnali chiari, che è quello dell'adeguamento della tariffa di revisione dei veicoli leggeri e pesanti. Per quanto riguarda i veicoli leggeri inferiori ai 35 quintali, la rivalutazione al 30 aprile 2022 dovrebbe ammontare al 6,60 per cento, e quindi l'attuale tariffa passare dai 54,95 euro ai 58,58. Invece per quanto riguarda i veicoli pesanti non si ha esattamente idea di quale sarà il momento in cui verrà annunciato quale sarà la rivalutazione e quale ne dovrebbe essere l'ammontare.

Infine il tema della condivisione. Noi l'abbiamo sempre auspicata, cerchiamo di portarla avanti come Commissione e anche da punti di vista diversi con opzioni e percorsi politici differenti, cerchiamo tutti di approcciarci in un metodo il più costruttivo possibile. È grave l'assenza di un tavolo primario di condivisione tra la motorizzazione civile e le associazioni di categoria: parlo in particolare delle principali associazioni, CNA (Confederazione nazionale

dell'artigianato e della piccola e media impresa), Confartigianato (Confederazione generale dell'artigianato italiano), Casartigiani (Confederazione autonoma sindacati artigiani) e Asso.car (Associazione nazionale centri di controllo); non vi è stato altro se non tavoli operativi tecnici secondari, mentre è mancato un tavolo primario per poter condividere tutti i passaggi.

Mi collego poi all'ultima questione. L'abbiamo vista solo rapidamente, vi sono stati gli ultimi interventi che hanno toccato questo punto: sicuramente è molto importante che si stia lavorando per capire come riuscire insieme al Ministero dell'interno, o attraverso una sanzione amministrativa pecuniaria o attraverso un recupero delle somme dovute, a intervenire nei confronti di quegli enti locali che sono inadempienti rispetto a quelli che sono gli obblighi normativi. Cerchiamo di capire anche noi, se c'è una così grossa difficoltà per quanto riguarda poi la realizzazione di principi che sono chiaramente scritti nelle norme, che cosa si può fare, come si può intervenire; perché l'approccio da parte della Commissione, sicuramente del gruppo del Partito Democratico ma penso di tutti noi, è totalmente costruttivo per cercare di capire insieme cosa si può fare per rimediare a quello che oggi appare effettivamente molto complicato da comprendere, da spiegare. Siamo comunque sicuri che tutti insieme riusciremo a porvi rimedio.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Casu. Onorevole Rotelli, che è collegato.

MAURO ROTELLI (*intervento da remoto*). Presidente grazie, ringrazio lei, ringrazio il Ministro. Sarò veramente molto telegrafico, perché gli interventi che mi hanno preceduto hanno detto tantissimo.

Mi sento molto probabilmente di sposare anche un po' di rabbia, o comunque sia di sfinimento, che è nell'intervento di alcuni di noi della Commissione, in maniera particolare del collega di Forza Italia, perché ci sono una serie di passaggi che la Commissione richiede ormai da tempo che rimangono sempre senza risposta. La questione delle multe è la più emblematica:

Ministro, lei lo sa perfettamente, la documentazione è stata richiesta a gran voce da tutte le componenti politiche che fanno parte della Commissione; soprattutto perché, da precedenti audizioni, noi non abbiamo avuto alcun tipo di risposta, in maniera particolare, per quanto riguarda le questioni inerenti alla motorizzazione. Non sta a me, e non dev'essere naturalmente un compito neanche dei deputati e dei parlamentari, dare un voto all'intervento del direttore D'Anzi in un paio di occasioni all'interno dei lavori della Commissione; al di là del fatto che forse all'inizio c'è stato addirittura sottolineato il fatto che avremmo seguito dei percorsi sbagliati per poterlo coinvolgere nelle discussioni della Commissione stessa. Un Paese, una Nazione anzi, il mio collega poco fa diceva civile, io penso più che civile contemporanea, deve avere assolutamente la possibilità di dare delle risposte in tempi certi « mixando » la parte delle motorizzazioni pubbliche e private e dando a queste ultime la possibilità di operare.

È vero che il 70 per cento degli operatori non hanno la possibilità, e non avranno la possibilità, di svolgere l'attività della revisione per i veicoli più pesanti perché non hanno i 600 metri quadrati; è vero che non vengono assolutamente coinvolte le organizzazioni; è vero che il Ministero non ci manda i dati e quindi, Ministro, un po' questa audizione da tanti di noi è vista come l'ultima spiaggia. Ci rimettiamo a lei, alla funzionalità dei suoi uffici, alla possibilità che lei dia delle risposte, perché fino ad ora alcune di queste sono rimaste senza alcun tipo di riscontro, anzi con un rinviare al futuro che non fa che peggiorare la situazione generale. Grazie presidente e grazie Ministro.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Rottelli. Onorevole Rosso.

**ROBERTO ROSSO** (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Intanto ringrazio il Ministro. Personalmente non l'avrei disturbata sulla questione della motorizzazione se avessi avuto delle risposte precise da parte del direttore D'Anzi; purtroppo

devo dire che in un paio di audizioni alle mie domande, ma anche a quelle dei colleghi, abbiamo visto a tratti risposte evasive e anche confuse dal dottor D'Anzi. Ho dovuto quindi aderire alla richiesta di audire lei, Ministro, perché ci sono alcune cose già in parte dette dai colleghi; questo a testimonianza del fatto che, come al solito, la Commissione Trasporti riesce ad avere un'identità di vedute quasi unanime. Ripercorro però un attimo i problemi.

L'esternalizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti è evidente che aiuta a sopperire alla mancanza di personale, però va fatta in maniera tale da poter essere realizzata. Quel dato che diceva Casu prima, che praticamente il 70 per cento degli operatori non possiede i 600 metri quadrati interni richiesti, va risolto, se no avremo una riforma che nasce morta, e quindi non aiuterà minimamente a far ripartire le revisioni dei veicoli pesanti.

L'adeguamento delle tariffe veicoli leggeri, siccome sono già aumentate del 6,60 per cento nei due anni da quando la Commissione Trasporti le ha rivalutate — le ricordo che erano 13 anni che non c'era la rivalutazione Istat (Istituto nazionale di statistica) —, le chiedo, così come avevamo chiesto a D'Anzi, se c'è l'intenzione da parte del Ministero di inserire nel primo decreto utile la stabilizzazione, quindi l'adeguamento automatico di questa tariffa, in maniera tale che così tutti gli anni non dobbiamo più parlarne.

Il tavolo di concertazione: la Commissione Trasporti si è sempre dimostrata disponibile a partecipare, anche a fare da mediatore, da tramite nelle istanze delle associazioni su questi temi. Non capisco perché non sia partito il tavolo primario, per condividere con motorizzazione e associazioni e la nostra Commissione e anche quella del Senato, ovviamente, un percorso. Dopodiché un'altra cosa strana è che un po' tutte le associazioni del settore lamentano di non essere sentite, di non essere ricevute da parte dei vertici della motorizzazione. Le chiedo se è possibile capire come mai, perché quando ci sono grandi riforme sui mezzi pesanti, ma anche nuove norme sulle revisioni dei mezzi leggeri,

forse è utile sentire chi tutti i giorni deve operare sul campo.

Altra cosa, ho sentito che parlava di riconoscimento facciale. Bene che arrivi la tecnologia, ma mi chiedo una cosa: abbiamo parlato di dematerializzazione con l'ingegner D'Anzi, ma non mi ha dato risposta. Gli ho fatto presente che ogni revisione di veicoli leggeri produce cinque fogli A4 da stampare e archiviare, che moltiplicato per tutte le revisioni annuali fa 20 milioni di fogli o 100 tonnellate di carta: non ci vuole tanto a scrivere una riga in cui si dice che basta archivarli in maniera informatica.

Sui ritardi delle patenti e delle revisioni pesanti si è già parlato: mi associo al grido di allarme, soprattutto per quanto riguarda il discorso della sicurezza.

La ringrazio per il suo tempo e la prego di far presente all'ingegner D'Anzi che non ce l'abbiamo con lui, ma siamo semplicemente, come sempre, a disposizione per collaborare. Come sempre, stiamo cercando di dare una mano per risolvere i problemi che, non lo possiamo negare, sul settore motorizzazione ci sono. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Rosso. Onorevole Barbuto.

**ELISABETTA MARIA BARBUTO.** Grazie. Intanto vorrei ringraziare il Ministro: anch'io mi vorrei associare ai ringraziamenti. Il mio intervento però, visto che oltretutto il problema è stato esaminato in maniera approfondita dagli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, sia sul tema della motorizzazione che su quello dei proventi delle multe, invece sarà focalizzato sull'Allegato infrastrutture. Per questo chiedo al presidente se possiamo comunque avanzare delle domande in merito; anche perché ritengo che l'argomento sia molto interessante, abbiamo aspettato tanto e probabilmente avremmo voluto forse avere una seduta dedicata, e questo naturalmente sarà l'auspicio che poi formuliamo. Per il momento mi limito a fare due osservazioni.

Ho letto l'Allegato infrastrutture e in apertura si parla di un processo di sele-

zione delle infrastrutture in un'ottica di sviluppo sostenibile, quindi in prospettiva di quello che lei citava, del Piano generale dei trasporti e della logistica: che sarà un processo razionale di programmazione e di individuazione di queste infrastrutture da realizzare in base alle caratteristiche e agli impatti che si attende dovranno produrre. Ci sono poi una serie di misure che vengono avanzate per consentire una razionalizzazione di queste scelte. Vorrei capire una cosa. Intanto vorrei che il Ministro chiarisse se questa analisi critica del contesto attuale, quindi dei principali *trend* macroeconomici e sociali, verrà effettuata privilegiando, in quello che sarà poi il Piano generale dei trasporti e della logistica, delle scelte decisionali effettuate in passato che hanno visto alcuni territori sempre più penalizzati. Mi rispondo da sola: sembrerebbe di no. Io in qualità di calabrese non posso che apprezzare, ovviamente, il fatto che sia stata scelta la strada statale 106 per un intervento, speriamo naturalmente risolutivo della nostra situazione. Non c'è bisogno che ricordi anche qui come viene tristemente chiamata, perché è un continuo tributo di vite umane al quale speriamo venga posto fine; poi vi sono altri aspetti.

Quello che vorrei dire è: in questi territori, come il mio, come la Calabria, come i territori del Mezzogiorno in genere, al di là dell'individuazione delle infrastrutture i cui tempi di realizzazione, purtroppo, nonostante tutte le misure di semplificazione messe in campo anche per quanto riguarda la realizzazione delle opere del PNRR, quindi per l'orizzonte temporale che abbiamo sempre più stringente, mi chiedo se non dovesse essere prestata o dovesse comunque essere dedicata una sezione, una parte con maggiore attenzione a quelli che sono i servizi che dovrebbero appunto essere prestati a tali territori. Di recente, la settimana scorsa siamo stati in missione in Calabria, al porto di Gioia Tauro, al porto di Crotona: ci ho tenuto che la Commissione potesse toccare con mano la differenza che sullo stesso territorio due coste scontano, la costa tirrenica (anche lì potremmo parlare dell'autostrada, ma non è questo il momento) e il territorio ionico.

Questa è la mia domanda, a proposito dell'implementazione dei servizi che molto probabilmente la cittadinanza apprezzerrebbe in maniera particolare proprio perché i tempi di realizzazione di una infrastruttura sono lunghi, ci sono molte persone che dubitano anche di vedere realmente il completamento della strada statale 106; però probabilmente dei treni, delle situazioni che ci consentissero nel frattempo, a livello di servizi, di essere più efficienti e collegati al resto del mondo sarebbero apprezzabili. Questo a livello generale: faccio l'esempio di Crotona perché c'è la statale 106, ma penso potrebbe valere per qualunque territorio dell'Italia meridionale.

La seconda osservazione che vorrei fare riguarda il tema delle ciclovie. C'è una tabella che è molto esauriente su quelle che sono le ciclovie, quindi sulla spesa che è stata prevista, quella che verrà effettuata e quella che dovrebbe essere residua. In maniera particolare, però, mi pare che manchino tra le varie ciclovie proprio quelle urbane. Il fabbisogno residuo è stato calcolato solo su quelle turistiche, mentre mancano del tutto un obiettivo e una quantificazione economica per le ciclovie urbane. Sono quindi questi i due temi che vorrei portare all'attenzione del Ministro sul secondo argomento di cui ci ha parlato. La ringrazio.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Barbuto. Onorevole Bruno Bossio.

**VINCENZA BRUNO BOSSIO.** Grazie. Ringrazio il Ministro. Faccio mie molte delle cose dette dai colleghi di tutte le forze politiche, perché come è stato ribadito più volte in questa Commissione lavoriamo abbastanza all'unisono; forse su ITA (Italia Trasporto Aereo Spa) abbiamo qualche problema, qualche nota diversa, o sul ponte sullo Stretto, ma per il resto siamo abbastanza in sintonia.

Io invece mi vorrei concentrare fondamentalmente sulla 106, perché è una questione sulla quale c'è stata una forte discussione, anche polemiche, ci sono ormai da anni. In effetti, probabilmente l'Allegato

infrastrutture è un documento sopravvalutato: alla fine il rischio è che abbiamo trovato nell'Allegato infrastrutture delle cose che tutto sommato già sapevamo. Il fabbisogno attuale lo conoscevamo, non conosciamo quello futuro. Sull'alta velocità ci sono i soldi fino al 2030, poi c'è l'impegno di spesa su quello successivo. Probabilmente questo avviene perché mancano ancora i due contratti di programma fondamentali, quello RFI-MIMS e quello ANAS-MIMS, dove probabilmente troveremo più puntualmente alcune risposte. Però quello che fa specie — mi lego anche alle cose che diceva la collega Barbuto — è che noi in questo Allegato infrastrutture sulla statale 106 troviamo sostanzialmente quello che già sapevamo: gli interventi, 1 miliardo 335 milioni è sempre lo stesso, quello del terzo megalotto che inaugurò già la Ministra De Micheli; poi ci sono i 220 milioni sul lotto Catanzaro-Crotona; mentre manca, e siamo ancora al progetto di fattibilità, la Crotona-Sibari e poi tutta la parte Sud. Si dice, l'ha detto anche lei Ministro e quindi non ho dubbi che questa cosa ci sarà, che ci saranno 3 miliardi nella nuova legge di bilancio sulla 106.

Vorrei allora capire, primo, se sono « un di cui » di questi, nel senso che sono 3 miliardi complessivi e questi sono già compresi nei 3 miliardi; secondo, a che punto è la Roseto-Rossano? Perché non mi pare venga citata qui. Crotona-Sibari, e poi Sibari-Roseto viene fino a Sibari: perfetto, quindi sta dentro quell'ipotesi. So che ci sono però due momenti diversi dei diversi enti locali in termini di approvazione. Quanti soldi ci sono sullo studio di fattibilità, non solo sulla Crotona-Sibari, ma soprattutto sulla parte Sud della Calabria: c'è un grosso movimento da parte degli enti locali a Sud di Catanzaro Lido, che sono i più abbandonati, non per colpa sua naturalmente, storicamente i più abbandonati. Siccome bene o male l'alta velocità inizia da Nord, e non è vero perché poi c'è Gioia Tauro con le merci eccetera eccetera, la 106 più o meno inizia da Nord, ma ci sono anche lì dei ritardi, forse dovremmo riuscire a capire che tipo di risposte possiamo dare alla parte Sud della Calabria. Scusate se ho

parlato di Calabria ma è strategica, come voi sapete. Grazie.

PRESIDENTE. Onorevole Marino.

BERNARDO MARINO (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Ringrazio anch'io il Ministro Giovannini per la sua illustrazione; avrei un paio di domande anche io. Una riguarda la questione del personale, che già molti dei colleghi hanno rimarcato, perché perdere il 50 per cento del personale negli ultimi vent'anni rappresenta un problema. In sostanza siamo già in emergenza, però continuando così si passerebbe alla paralisi. È evidente quindi che la domanda non può che essere questa: come si intende ovviare alla possibilità di una paralisi? Anche perché lei ha detto, e ci ha illustrato in maniera esemplare il programma di che cosa vogliamo fare; e quindi ha parlato di rinnovamento di *governance* del servizio, ha parlato di nuovi modelli di mutualità tra gli uffici, ha parlato di poli di produzione per famiglie di servizi in logica digitale, ha parlato di standardizzazione di modalità di lavoro, ha parlato di ottimizzazione, di nuove tecnologie, eccetera eccetera: però il problema è, quando questo bellissimo programma potrebbe essere calendarizzato? Quali sono le date che consentiranno, con questo tipo di ottimizzazione che lei ha illustrato, di risolvere un problema così grave? Stiamo parlando della metà dei dipendenti andati via. La mia domanda quindi è: ma non sarebbe anche un pochino più pratico cercare, con un programma straordinario di assunzioni, di riportare la pianta organica delle motorizzazioni civili a una quota *standard*? Altrimenti si corre il rischio di arrivare a una situazione che va oltre l'emergenza.

La seconda domanda riguarda il problema dei problemi: la situazione non è omogenea, ci sono aree del Paese che hanno dei problemi più gravi. Mi riferisco alla Toscana, mi riferisco alla Sardegna, dove ci sono delle problematiche di sicurezza molto importanti: non è pensabile che in Sardegna circa il 40 per cento dei mezzi pesanti, in una terra in cui tutto viaggia su gomma,

vadano in giro nel territorio con una revisione scaduta. È un problema di sicurezza! Per non parlare delle liste di attesa per la consegna della patente. Vorrei dire, è possibile che ci siano nell'ambito, nell'ottica di una ristrutturazione generale, di un programma di ristrutturazione generale, degli interventi che comunque vadano a mettere qualche pezza su situazioni che sono non di emergenza ma di più, nel contesto del nostro Paese?

La terza domanda riguarda le tariffe di revisione, che dovrebbero essere adeguate all'Istat secondo quelli che sono gli orientamenti della motorizzazione civile. Siamo però in una congiuntura internazionale, ma anche economica, che non è che si presti molto a questo tipo di ragionamenti, perché sta aumentando tutto e lo sappiamo bene; questo tipo richiesta ad oggi è un pochino sbagliata come tempistica, perché non è pensabile che aumenti di tutto, dalle materie prime ai generi alimentari, all'energia e noi aumentiamo anche le tariffe di revisione. Sarebbe adeguarsi a un *trend*, però lo troverei un pochino inappropriato dal punto di vista del momento sociale.

Un'altra cosa che riguarda gli ispettori in quiescenza: lei ha detto che andremo a recuperare il *gap* sulla mancanza di ispettori, eccetera eccetera. Quando arriveranno gli ispettori in quiescenza? Come al solito è giusto anche dire che si deve fare in un certo modo, ma è altrettanto giusto capire quando queste cose succederanno.

Stessa domanda che riguarda gli esami in remoto: che è un'ipotesi estremamente suggestiva, meravigliosa, per carità, siamo tutti assolutamente d'accordo. Quali sono le tempistiche? La domanda è: esami in remoto, se e quando si potrà fare? Ci aiuterebbe a capire.

Infine sui proventi. Lei ha detto che le prime relazioni sulla questione dei proventi risalgono al 2019, ma siamo al 2022: è possibile riuscire a trovare una maniera per avere dei dati un pochino meno datati rispetto a quelli che ci vengono proposti? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Marino.

Io ho concluso gli interventi. Prima mi permetto di fare due sottolineature. Sul tema dei proventi e quindi della pubblicità relativa al tema delle sanzioni e del loro utilizzo, capisco perfettamente tale problematica di trasmissione dei dati tra Ministero dell'interno e Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, però non vorrei che sottovalutassimo la norma per come è stata scritta: perché la norma è importante anche per noi al fine di capire quali siano le responsabilità e i soggetti che dobbiamo andare a cercare.

La norma, la n. 285 del 1992, all'articolo 142, comma 12-*quater*, statuisce: « Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza e gli interventi realizzati su tali risorse ». Che oggi si sostenga, dopo che la Commissione ha chiesto ripetutamente i dati, che il problema è la trasmissione dal Ministero dell'interno, è un tema che io accetto fino a un certo punto. Questa è una vostra organizzazione interna; la norma pone in maniera molto chiara le competenze del MIMS e Ministero dell'interno.

Non solo. La norma, sempre questa norma, all'articolo 208, comma 3-*bis*, statuisce anche: « Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca trasmettono annualmente al Parlamento, entro il 31 marzo, una relazione sull'utilizzo delle quote dei proventi di cui al comma 2 effettuato nell'anno precedente ». E anche questa previsione è disattesa, perché noi non abbiamo ricevuto alcuna relazione in merito.

Facciamo allora a capirci. Noi conosciamo perfettamente i problemi di impostazione interna di lavoro che voi avete. Per noi non è nemmeno un problema chiedere un'audizione al Ministro Lamorgese, tanto per essere chiari; lo faremo. Però per la vostra quota parte di responsabilità, Ministro... Che c'è, perché è scritta nella norma! La norma non dice che voi dovete avere i

dati dal Ministero dell'interno, dice che voi dovete avere i dati. Se le condizioni di lavoro, fatte salve le sanzioni eccetera eccetera, ad oggi non vi hanno consentito di avere questa trasparenza, dovete porre rimedio voi. Se ci sarà poi una responsabilità anche del Ministero dell'interno noi la recheremo; quello che non è accettabile è che non ci siano le risposte che la Commissione chiede e che ha anche chiesto ripetutamente.

Per quanto ci riguarda quindi, con il massimo della collaborazione, ringraziandola perché lei è sempre disponibile, sa benissimo che abbiamo un rapporto come Commissione molto positivo con lei, le riconosciamo tutta la trasparenza, la disponibilità istituzionale; però su questo punto, internamente, bisogna che il Ministero faccia un passo in avanti.

L'altra invece è una domanda. Ripareremo dell'Allegato infrastrutture, perché lei oggi ci ha fatto una sintesi, vogliamo mandarla al Consiglio dei ministri in tempo giusto, però magari ci sarà l'occasione per approfondire meglio. Comunque la ringraziamo di aver voluto oggi dare una prima informativa. Oggi però è uscita una nota della Corte dei conti sul *cold ironing* che mi ha molto spaventato, perché pare che presso tante Autorità di sistema portuale l'utilizzo dei soldi del PNRR... Lo dico perché era citato nelle *slide*, non perché l'Allegato infrastrutture sia perfettamente coerente con il ragionamento che sto facendo, però in quota parte sì. Che ci sia questa problematica di avvio dei lavori sul tema *cold ironing*. Probabilmente su questo, come sui mezzi pubblici, elettrici su cui io insisto da un bel po' di tempo, servirà una capacità di regia del MIMS di far fare dei salti in avanti alle realtà che sono più indietro, che stanno incontrando problemi di carattere procedurale come stazioni appaltanti e via dicendo. Le chiedo quindi se avete già pensato a un lavoro di questo tipo e se le osservazioni avanzate dalla Corte dei conti vi preoccupano quanto hanno preoccupato me.

Grazie, Ministro. Le diamo tutto il tempo che lei ha, perché poi deve andare. Grazie.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Grazie, presidente. Grazie a tutti gli onorevoli. Come appunto ha accennato la presidenza, alle 16.15 c'è il Consiglio dei Ministri, quindi cercherò di essere rapido nelle risposte.

Onorevole Donina, sul tema delle strisce rosa comunico che il decreto è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 23 maggio e che entro 60 giorni partirà la piattaforma su cui effettuare le procedure previste da esso. Quindi siamo riusciti a sbloccare la situazione.

Per ciò che concerne il tema in generale del funzionamento della motorizzazione, fatemi dire che per la prima volta il Ministero ha svolto, con l'aiuto di un soggetto esterno perché internamente non c'erano le competenze adeguate, un'analisi del funzionamento delle motorizzazioni che non si era mai vista; e la stessa cosa, devo dire, l'abbiamo fatta per i provveditorati, perché anche lì ci sono altri tipi di problemi. Questo tipo di analisi ha evidenziato tutta una serie di carenze, di limitazioni che adesso si stanno trasformando in un piano operativo per mettere in concreto, in pratica le raccomandazioni di quello studio. Un esempio per tutti: la digitalizzazione a cui hanno fatto riferimento alcuni di voi e anche l'onorevole Marino, se non sbaglio. Non a caso per la prima volta con la legge di bilancio abbiamo posto uno stanziamento dedicato alla digitalizzazione del Ministero: perché il Ministero ha una serie di fondi notevolissimi sugli investimenti di altri, ma non del Ministero stesso. Quindi per la prima volta, lo ripeto, ci sarà un investimento sulla digitalizzazione del Ministero, non solo quest'anno naturalmente; perché non c'è dubbio, e lo dico da persona che nella storia si è occupata di queste cose, è chiaro che essa non è adeguata ed è per questo che stiamo lavorando su questi aspetti.

In questo senso la disomogeneità tra gli uffici, che io stesso ho riconosciuto nella *slide*, è qualcosa che viene affrontato attraverso un dialogo e un confronto tra le varie direzioni territoriali che, di nuovo, non c'è stato fino adesso, perché ci sono delle dif-

ferenze, i dati lo dimostrano, molto forti tra le direzioni: in parte è un problema del personale, ma in parte è un problema, come ho detto, di organizzazione interna.

Per ciò che riguarda il personale, devo dirvi che purtroppo anche le assunzioni recenti sono andate in parte deserte, in particolare al Nord. Queste sono per le motorizzazioni, sono per i provveditorati: cioè dei 320, se non sbaglio, funzionari di amministrazione che sono stati messi a concorso, una quota consistente ha rinunciato evitando di prendere servizio a meno che non gli fosse indicata una sede al Sud. La stessa cosa temiamo accada per il primo concorso per ingegneri fatto da molto tempo a questa parte, che si è sostanzialmente concluso, perché come sapete gli ingegneri sono una delle figure più difficili da trovare in questa fase anche grazie agli investimenti del PNRR.

Il tema dunque che ci stiamo ponendo è il tipo di figura professionale necessaria per fare l'esaminatore, per fare tutte le varie verifiche, proprio perché strutturalmente nei prossimi anni avremo delle difficoltà a trovare persone in grado di farlo. Dunque per questo noi siamo addivenuti all'idea di coinvolgere anche i privati, ma naturalmente con un controllo ferreo, perché i rischi che abbiamo visto anche nel passato, che ho citato in precedenza, di collusione tra il verificatore e il verificato si possono realizzare e verificare anche altrove: per cui attenzione, perché appunto la sicurezza è l'obiettivo di tutto questo.

Onorevole Grippa, il tema delle assunzioni, gli incentivi: ci stiamo lavorando veramente in tutti i modi. Devo dire che, grazie all'attività dei provveditorati, scorrendo graduatorie di altri concorsi, nel corso del 2021 siamo riusciti, se ricordo bene le cifre, ad assumere quasi 400 persone utilizzando graduatorie esterne, ma non parliamo di ingegneri naturalmente: ed è qui dove il tema invece delle revisioni richiede delle professionalità specifiche. Tornerò poi naturalmente sulla questione dei dati, ma intanto rispondo a tutte le altre questioni.

Dunque la remotizzazione e le altre proposte di innovazione vanno testate, vanno

prima verificate; a chi mi domanda quali sono i tempi, prima dobbiamo fare le sperimentazioni e poi capire effettivamente cosa è possibile attuare. Anche perché, come dicevo, anche a livello europeo ci sono delle regole comuni.

Per ciò che concerne alcune insoddisfazioni espresse dalla Commissione sulle ultime audizioni del direttore D'Anzi, farò una verifica molto accurata, perché, come sapete, e ringrazio la presidente per aver riconosciuto questo, ritengo che il dialogo con la Commissione sia assolutamente non solo fondamentale, ma anche foriero di una collaborazione fruttuosa; effettuerò quindi una verifica su questi aspetti. Per esempio, sono un po' sorpreso sul tema del coinvolgimento delle associazioni, perché, come sapete, io ho anche creato una consulta in cui quelle associazioni sono certamente presenti. Se il tema è territoriale è una cosa, mi sembra difficile che sia nazionale; in ogni caso è uno dei modi in cui io ho voluto impostare il lavoro del Ministero dal primo giorno della mia responsabilità.

Ancora sulle questioni delle motorizzazioni, l'ultimo elemento che faccio presente riguarda come si evita la paralisi: si evita provando ad anticipare i problemi, oltre alle cose che ho detto. Se voi siete d'accordo dopo l'estate io potrei tornare in Commissione a farvi un aggiornamento di come questo piano che è stato immaginato verrà realizzato; e quindi nell'autunno vediamo a che punto siamo anche in termini di dati di riduzione delle code, perché alla domanda giustissima dell'onorevole Donina su quale sia lo *standard* accettabile, questo è esattamente uno dei temi analizzati nel corso dello studio di cui ho parlato.

Per ciò che riguarda invece l'aumento delle tariffe, è un tema su cui stiamo lavorando. Abbiamo sentito voci differenziate vista la situazione particolare in cui è il nostro Paese, ma certamente arriveremo a una decisione in questo ambito.

Vengo alle domande sull'Allegato infrastrutture e poi concludo sulla parte dei dati sulle violazioni del codice. Non sono sicuro, onorevole Bruno Bossio, che non sappiate nulla di più di quello che era già scritto,

perché nelle *slide*, che riportano semplicemente quanto è nell'Allegato, prendiamo un impegno forte: i tempi per i progetti di fattibilità tecnico-economica della prima e della seconda parte della 106, per ciò che concerne la prima parte, chiamiamola così, della Sibari-Crotone, saranno entro il primo semestre di quest'anno. Sapete naturalmente che quest'opera è stata commissariata; dunque abbiamo chiesto al commissario di concentrarsi su questo, così come entro la fine dell'anno — è indicato nell'Allegato — è prevista la conclusione dello studio progettuale sulla tratta fino a Reggio Calabria. Perché? Perché vogliamo mettere in legge di bilancio i fondi mancanti, ma per avere i fondi mancanti dobbiamo conoscere i progetti di fattibilità tecnico-economica. La novità, mi sembra importante, è che abbiamo deciso di affrontare molto seriamente la questione e di lavorare in legge di bilancio; non credo di aver parlato di 3 miliardi, in particolare, in legge di bilancio, ma del fatto che in generale cercheremo di colmare quei 70 miliardi del *gap* evidenziato dall'Allegato infrastrutture, tra cui la Ionica su cui abbiamo voluto accendere un faro particolare, in maniera tale da arrivare in legge di bilancio a colmare il *gap* necessario.

Ricordo anche che nell'Allegato infrastrutture si afferma che, anche se non è previsto dalla legge, è in preparazione un documento strategico sulle strade e autostrade, ANAS e autostrade, analogo a quello delle ferrovie che voi avete già esaminato. Abbiamo già una prima bozza, la stiamo analizzando. Perché? Perché ci siamo resi conto nell'analisi di tutto l'impianto programmatico che c'era un buco su strade e autostrade, mentre invece le leggi prevedevano piani obbligatori sulla ciclabilità e su altri aspetti. Anche se non è previsto dalla legge stiamo lavorando su questo e lo invieremo alla Commissione per un parere, anche se appunto non è previsto dalla legge: per fortuna, possiamo fare anche cose che non sono necessariamente obbligatorie per legge.

Sulle ciclovie urbane manca la quantificazione, perché dipende dalle decisioni dei comuni. Ricordo da questo punto di

vista che i comuni stanno ora iniziando la programmazione sulla base dell'accordo di partenariato per i fondi 2021-27, quindi alcuni stanno destinando risorse proprio alle attività delle piste ciclabili urbane.

Ultima risposta sul tema dei servizi: noi abbiamo chiesto a Trenitalia (anche qui è una novità) di vedere insieme gli accordi che stanno prendendo con le singole regioni, perché in questo caso sono le regioni a dover indicare le priorità e in alcuni casi i fondi, proprio per avere un quadro complessivo, al di là della parte infrastrutture, sulla parte servizi.

Vengo alla questione dei dati. Come ho detto, è stata formalizzata la richiesta al Ministero dell'interno per gli anni 2019, 2020, 2021: quindi abbiamo chiesto al Ministero di comunicare alla Commissione l'intero pacchetto dei dati proprio per fare i confronti di cui anche l'onorevole Baldelli parlava precedentemente. Da ex presidente dell'Istat, però, fatemi dire che c'è una grande differenza tra i dati e le informazioni, perché i dati non necessariamente forniscono le informazioni richieste. Noi comunque i dati li trasmettiamo, ho chiesto personalmente al Ministero di accelerare lo scarico di tutte le informazioni; ma trasformare quei dati in informazioni richiede un lavoro molto articolato, e per le stesse ragioni di cui abbiamo parlato a proposito della motorizzazione, non è immaginabile che il Ministero per effettuare questa analisi possa ricorrere a un'analisi umana: serve avviare, ed è uno dei temi sui quali stiamo lavorando in collaborazione con un ateneo, un'analisi attraverso algoritmi di intelligenza artificiale per estrarre le informazioni al di là dei dati numerici. Perché appunto, come è stato ricordato, 8.000 comuni per anno è una quantità di informazione enorme che va estratta, non solo fisicamente, ma anche dal punto di vista delle analisi.

In questo senso voglio dire che l'impegno del Ministero c'è tutto. Ricordo che

quella è una legge del 1992, quindi non contemplava né gli algoritmi di intelligenza artificiale, né i passaggi successivi della normativa, che prevede che i dati vengano condivisi tra le pubbliche amministrazioni più che inviati a tutte simultaneamente; quindi la scelta di avere il Ministero dell'interno come *pivot* per recepire queste informazioni è un elemento di efficienza, ma non spiega, non è una giustificazione del mancato trasferimento di questi dati. Spero, effettivamente, che questo problema possa essere veramente risolto nel brevissimo termine, vista la richiesta dello scarico di queste informazioni.

Detto questo, spero però che con la Commissione si possa lavorare, magari sui provvedimenti precedenti, per capire come rendere quella normativa molto più operativa, molto più fruibile. Oggi nelle *slide* abbiamo avanzato alcune proposte su cui stiamo immaginando di intervenire e spero che questo possa essere oggetto di un confronto con la Commissione.

Purtroppo a questo punto vi devo lasciare, ma vi ringrazio naturalmente per tutto.

**PRESIDENTE.** Chiudiamo, anche perché le questioni sono abbastanza chiare.

Ringrazio il Ministro per il suo contributo reso ai lavori della Commissione e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegati*).

Aspettiamo di fissare questi ulteriori appuntamenti per approfondire ancora. Grazie.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16.10.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 30 giugno 2022*



## **Problematiche della Motorizzazione Civile, Utilizzo dei proventi derivanti da violazioni del Codice della Strada**

***Audizione presso la Commissione IX Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
Camera dei Deputati***

**26 Maggio 2022**

## La Motorizzazione Civile

### Quadro generale



La Motorizzazione Civile è un'organizzazione complessa che opera nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) e in particolare all'interno del **Dipartimento per la Mobilità Sostenibile**, attraverso l'azione della Direzione Generale per la Motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione e delle quattro Direzioni Generali Territoriali che governano gli uffici dislocati in tutto il Paese.



La struttura organizzativa della Motorizzazione si caratterizza per **un'ampia diffusione territoriale** che risponde ad una **precisa scelta strategica di "prossimità" delle prestazioni offerte alla propria utenza**, con la copertura quasi completa delle province del territorio nazionale con una sede operativa.



La sua utenza è rappresentata da **tutti i soggetti che, in forma privata o societaria, sono interessati alla proprietà o all'utilizzo di veicoli**. La sfera di competenza delle prestazioni erogate riguarda un perimetro di stakeholder ben più ampio costituito, ad esempio, da tutti i soggetti operanti nell'ambito di servizi di intermediazione e supporto all'utenza (es. agenzie di pratiche auto, autoscuole, officine) o che intervengono a vario titolo nel modello di servizio (es. medici abilitati alle visite per la patente, forze di Polizia, etc.).



Mims

- 2 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

## Le sfide della Motorizzazione Civile

*Criticità riscontrate dall'utenza*



Gli utenti, ormai abituati a servizi evoluti e digitali, lamentano livelli di performance non sempre in linea con le aspettative. Una delle principali criticità riguarda le **tempistiche necessarie all'ottenimento delle prestazioni richieste**, tema particolarmente sensibile date le ripercussioni dirette sulla libertà di circolazione di persone e mezzi e, in sintesi, sull'attività di cittadini e imprese.

La pandemia COVID-19 ha imposto la necessità di limitare il numero di dipendenti/utenti presenti presso gli uffici e prorogare alcuni adempimenti (es. rinnovo patenti e revisioni), contribuendo in modo determinante al peggioramento di tale situazione.



Le modalità di interazione, gli edifici che ospitano gli uffici aperti al pubblico e i tempi di apertura sono spesso considerati non adeguati dall'utenza. Le criticità percepite dall'utenza sono determinate dall'effetto combinato di **diverse cause di natura strutturale**, quali in particolare:

- la progressiva **riduzione degli organici (circa il 50% negli ultimi 20 anni)** e la conseguente perdita di competenze chiave;
- la **distribuzione non ottimale delle risorse** sul territorio e la loro limitata fungibilità (carenza di esaminatori e ispettori);
- il ricorso a **modelli di lavoro tradizionali**;
- l'**obsolescenza dell'infrastruttura tecnologica**.



Mimis

- 3 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

## Le sfide della Motorizzazione Civile

### Linee di intervento del MIMS

A fronte delle difficoltà riscontrate, l'Amministrazione sta oggi intervenendo con azioni di diversa natura, su due fronti chiave, un primo a livello strutturale e un secondo a livello di servizi specifici.



**Interventi di natura strutturale**, che possano rendere l'azione della Motorizzazione sostenibile nel tempo e migliorare i livelli di servizio espressi. In tal senso la Motorizzazione, dando seguito ad un'analisi approfondita del proprio modello operativo nel dicembre 2021, ha avviato, con il supporto di una società specializzata in percorsi di cambiamento, un programma di trasformazione strutturale su tutte le dimensioni del suo sistema. Sono state identificate due leve principali:

- **il rinnovamento del modello di servizio e degli strumenti di governo delle performance;**
- **l'integrazione di risorse con adeguate competenze.**



**Interventi mirati, a valere sui servizi ritenuti più rilevanti/critici**, volti a recuperare velocemente efficienza e capacità produttiva in diversi ambiti, rivestono primaria importanza le azioni in corso legate a:

- Esami di teoria patenti;
- Esami di pratica patenti;
- Revisioni dei mezzi pesanti.

## Interventi di natura strutturale

*Rinnovamento del modello di servizio e degli strumenti di governo delle performance*

Sono stati individuati sei assi di intervento su cui l'intervento dovrebbe focalizzarsi:

- adozione di **modelli di produzione che trasferiscano il lavoro ove vi sia più capacità produttiva**, senza il contestuale spostamento delle risorse, adottando anche meccanismi di mutualità tra gli uffici;
- creazione di **poli di produzione per famiglie di servizi**, che possano fare leva sull'elevata specializzazione per ottenere economie di scala, agendo in logica di servizio condiviso;
- progressiva **standardizzazione delle procedure e delle modalità di lavoro**, attraverso la sistematizzazione e il riuso delle buone pratiche esistenti;
- **ottimizzazione dei processi produttivi interni** (diretti verso l'utenza e di gestione dei singoli uffici);
- **sfruttamento della tecnologia** per una gestione interamente digitale e l'automatizzazione delle attività replicabili;
- **trasferimento su altri stakeholder di parte dell'operatività** della Motorizzazione, facendo leva sulle relazioni esistenti con gli operatori e, in particolare, con gli Sportelli Telematici dell'Automobilista (STA).



Mimis

## Interventi di natura strutturale

*Rinnovamento del modello di servizio e degli strumenti di governo delle performance — i vantaggi*

I vantaggi attesi da un tale intervento sono di vario tipo e oltre a migliorare la qualità del lavoro nell'amministrazione hanno un chiaro effetto sul servizio al cittadino, i vantaggi chiave individuati sono:

- **riequilibrio dei carichi di lavoro sul territorio** e flessibilizzazione dei profili specializzati disponibili, con conseguente **armonizzazione dei livelli di servizio** offerti a tutta l'utenza in termini di tempi di risposta per l'evasione delle richieste (**abbattimento dei picchi**);
- **mitigazione del rischio di insorgenza di rapporti di interesse**, attraverso la rottura del legame tra gli stakeholder di un territorio e gli uffici incaricati della lavorazione delle relative pratiche;
- **riduzione dei tempi medi di lavorazione delle singole pratiche** e liberazione di risorse per attività ad alto valore aggiunto;
- **standardizzazione della qualità del servizio** all'utenza su tutto il territorio nazionale e riduzione di eventuali errori nella gestione delle prestazioni richieste

## Interventi di natura strutturale

### *Integrazione di risorse con adeguate competenze*

In parallelo, l'elemento delle risorse e delle competenze a disposizione è dirimente per il corretto funzionamento dell'amministrazione e della sua capacità di realizzare il rinnovamento del modello di servizio.

Una adeguata copertura del fabbisogno in oggetto permette di:

- **garantire la continuità di servizio su tutto il territorio nazionale**, anche con riferimento agli uffici che, per effetto delle dinamiche di pensionamento, avranno nel prossimo futuro un numero di risorse tale da non poter più assicurare l'apertura al pubblico;
- **garantire un adeguato trasferimento del *knowhow* dalle risorse in uscita**;
- **evitare un impatto negativo sui livelli di servizio** e un aumento della pressione sulle strutture;
- **facilitare il percorso di transizione al nuovo modello di servizio**.



## Focus sulla nuova Direttiva europea

*Revisione della Direttiva 2006/126 – aree chiave*

Alcune aree di intervento della nuova direttiva attualmente in corso di discussione preventiva sono:

- **Formazione dei conducenti:** elevare i livelli di sicurezza stradale migliorando la qualità di formazione ed esami.
- **Formazione degli istruttori:** si ipotizza l'adozione di disposizioni armonizzate
- **Disciplina neopatentati:** direttamente correlato ad una riduzione del rischio di incidenti.
- **Guida con accompagnatore:** utile a ridurre il rischio di incidenti e migliorare la sicurezza stradale.
- **Nuove tecnologie:** la poca familiarità crea nuovi rischi e rende necessario un aggiornamento dei contenuti d'esame.
- **Guida autonoma:** riflessione in corso sul "se" e sul "come" procedere.
- **Guida ecologica:** non vi è normativa armonizzata per la formazione dei conducenti.
- **Veicoli leggeri per il trasporto di merci:** dubbi sulla sicurezza stradale, specie sotto il profilo della non applicabilità della disciplina in materia di guida e di riposo e della formazione dei conducenti.

## Focus sulla nuova Direttiva europea

*Revisione della Direttiva 2006/126 – focus patenti*

Attualmente in discussione sono anche alcune modifiche su modalità di esame e validità della patente:

- **Esami per il conseguimento della patente A:** l'accesso progressivo alla patente A non ha mostrato alcun effetto positivo sulla sicurezza stradale pur comportando un onere amministrativo notevole.
- **Veicoli di esame con cambio manuale o automatico:** gli Stati Membri stanno ragionando sulla opportunità di conservare o superare la differenziazione per il titolo di abilitazione da conseguirsi. Un potenziamento dell'attività formativa su veicoli con entrambe le tipologie di "cambio" sembra essere l'opinione di gran lunga prevalente.
- **Formazione minima degli esaminatori «di guida»:** la Commissione registra diffusamente tra gli Stati Membri carenza di esaminatori. E' opinione prevalente quella di potenziare l'attività formativa e alleggerire le attività di valutazione in sede d'esame.
- **Rinnovo di validità della patente:** attualmente non è richiesta alcuna formazione obbligatoria né alcun tipo di esame. Si sta ragionando su possibili corsi di aggiornamento o su un esame di teoria al momento del rinnovo.



Mimis

## Interventi sui servizi più rilevanti/critici

### Esami di teoria patenti

Con l'obiettivo di contrarre i tempi di prenotazione degli esami di teoria per il conseguimento della patente, l'Amministrazione ha posto in essere le seguenti iniziative:

- **Decreto ministeriale del 27 ottobre 2021** che ha ridotto il numero dei quesiti delle prove d'esame da 40 a 30, comprimendo i tempi di gestione delle stesse da 30 a 20 minuti. Ciò ha permesso di incrementare fino al 20% il numero di sedute giornaliera presidiate da ogni esaminatore;
- Realizzazione di un **sistema automatizzato**, in esercizio entro luglio p.v., per il **riconoscimento facciale dei candidati** attraverso parametri biometrici, che consentirà un recupero di produttività di un ulteriore 20% nell'esercizio della funzione.

Inoltre, poiché da maggio è stata ripristinata anche la possibilità di utilizzare le aule a capienza piena si ritiene che **l'effetto combinato di tali interventi sia nelle condizioni di "normalizzare" completamente, entro il prossimo autunno, i tempi di risposta dell'Amministrazione in ambito di prenotazione degli esami di teoria per il conseguimento della patente.**



## Interventi sui servizi più rilevanti/critici

*Esami di pratica patenti*



È una delle attività maggiormente dispendiose, in termini di tempo unitario dedicato, effettuate dalla motorizzazione. **Ogni anno, circa 1,5 milioni di esami di guida della durata di circa 45 minuti ciascuno sono condotti da 1.500 dipendenti qualificati come esaminatori, circa 750 ore ciascuno.**

Con decreto ministeriale, recentemente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, agli esaminatori in servizio si aggiungeranno, su domanda, gli esaminatori transitati in regime di quiescenza nell'ultimo biennio (misura che tuttavia non potrà essere completamente risolutiva).

In tale contesto si inserisce la discussione preliminare per la nuova «direttiva patenti» di revisione della direttiva 2006/126, che si sta orientando su due direttrici principali:

- spostare sull'attività formativa i contenuti oggi appannaggio della prova d'esame;
- utilizzo più estensivo della tecnologia a supporto della prova d'esame.

La seconda direttrice viene già attualmente approfondita dall'Italia, ad esempio con la progettualità legata alla **remotizzazione dell'esaminatore nella conduzione degli esami pratici.**



Mims

## Esami di pratica patenti

*Focus sulla remotizzazione dell'esaminatore nella conduzione degli esami pratici*

Tale modalità operativa potrebbe porre rimedio alla distribuzione non ottimale degli esaminatori nei diversi uffici, con un immediato **riequilibrio dei livelli di servizio sul territorio nazionale**, annullando inoltre i tempi di “trasferta” presso le sedi delle autoscuole **aumentando la produttività di circa il 30%**.

Il sistema, in sintesi, consentirebbe agli esaminatori della motorizzazione di condurre le prove di guida dei candidati in collegamento diretto con la postazione dell'esaminato, grazie all'utilizzo di dispositivi tecnologici quali telecamere, sensori e altri device, senza necessità di recarsi sul luogo dell'esame.

Tale intervento, tuttavia, potrà essere attuato solo a seguito di adeguate e mirate modifiche legislative, all'esito positivo degli approfondimenti avviati.



Mims

## Interventi sui servizi più rilevanti/critici

*Revisioni mezzi pesanti "merci"*

Il **DM 446 del 15 novembre 2021** ha previsto la possibilità di effettuare le revisioni dei veicoli superiori alle 3,5 tonnellate adibiti al trasporto merci anche presso le officine private autorizzate, avvalendosi di "Ispettori autorizzati" privati, non dipendenti dell'Amministrazione, che abbiano concluso un percorso formativo e sostenuto con successo il relativo esame finale.

Sono **circa 500 i candidati in procinto di sostenere l'esame** di abilitazione e l'Amministrazione sta predisponendo la pianificazione delle sedute finalizzate al rilascio della qualifica di "ispettore autorizzato", individuando le commissioni da istituire presso le direzioni generali territoriali. Le prime sessioni d'esame sono già programmate per il prossimo mese di giugno.



Parallelamente si sta procedendo con le attività necessarie all'implementazione di una **piattaforma tecnologica che faciliterà, in modalità digitale, l'incontro tra la domanda di servizi di revisione di cittadini e imprese e le disponibilità** fornite dai centri di controllo (privati e di Motorizzazione) e dagli ispettori autorizzati, secondo logiche volte a garantire la massima trasparenza e il pieno sfruttamento delle capacità produttive del sistema.

Anche in tale ambito si ritiene di poter "normalizzare" i livelli di servizio sul territorio nazionale nell'arco di un anno.



Mims

## Utilizzo dei proventi derivanti da violazioni del Cds

*La suddivisione dei proventi secondo quanto previsto dagli articoli 208 e 142 del Codice della Strada*

### Articolo 208

#### (Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie)

I proventi sono devoluti:

- allo Stato quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato;
- alle regioni, province e comuni quando le violazioni sono accertate da propri funzionari, ufficiali ed agenti.

**Il 50% dei proventi spettanti agli enti locali è destinato a finalità connesse con la sicurezza stradale:**

- interventi di manutenzione e di ammodernamento della segnaletica, delle barriere e del manto stradale;
- interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili;
- interventi a favore della mobilità ciclistica;
- potenziamento servizi di controllo per la sicurezza urbana;
- acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale.

È facoltà dell'ente destinare in tutto o in parte la rimanente quota del 50% alle citate finalità.

### Articolo 142

#### (Limiti di velocità)

Prevede che i proventi siano **destinati** al 100% per:

- interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, segnaletica barriere e relativi impianti;
- potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale comprese le spese relative al personale.

Si prevede che siano così **attribuiti**:

- 100% all'ente da cui dipende l'organo accertatore se derivano dall'attività di accertamento su strade di competenza o in concessione (es: Polizia locale che opera su strada comunale o su strade statali);
- 50% all'ente da cui dipende l'organo accertatore ed ente proprietario della strada se le sanzioni sono elevate su strade non di proprietà (es: Polizia locale che opera su strade provinciali).



Miims

- 14 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

## Destinazione dei proventi contravvenzionali

### La procedura



Entro il 31 maggio di ogni anno ciascun ente locale trasmette in via informatica al MIMS e al MINT una relazione<sup>1</sup> in cui, con riferimento all'anno precedente, sono indicati l'ammontare complessivo di propria spettanza derivate dalle sanzioni

- Gli enti sono tenuti ad indicare nella relazione quali importi siano destinati alle finalità previste dagli articoli 208 e 142 di cui sopra.
- Le prime relazioni presenti sulla piattaforma sono relative ai proventi incassati nell'anno 2019.



A partire dal mese di aprile scorso, è possibile visualizzare, le rendicontazioni trasmesse dagli enti locali relative alla rendicontazione dei proventi 2021 al seguente indirizzo: <https://finanzalocale.interno.gov.it/apps/floc.php/in/cod/38>.<sup>2</sup>

1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 608 del 30 dicembre 2019, emanato di concerto con il Ministero dell'interno, è stato definito il modello di relazione sui proventi contravvenzionali che gli enti locali devono trasmettere, utilizzando la piattaforma informatica resa disponibile da maggio del 2020 dalla Direzione Centrale della Finanza Locale del Ministero dell'interno.

2. Qualunque dato inerente le relazioni, soprattutto se estratto in forma massiva, deve essere richiesto al Ministero dell'interno in quanto gestore della piattaforma informatica dove confluiscono tutte le rendicontazioni.



Mims

## Destinazione dei proventi contravvenzionali

### *La metodologia utilizzata*

D'intesa con il Ministero dell'interno, si è proceduto alla:

- suddivisione del territorio in tre macro aree geografiche (Nord, Centro, e Sud e isole);
- suddivisione dei Comuni in tre fasce di popolazione (superiore o pari a 100.000 abitanti, da 20.000 a 99.999 abitanti, inferiori a 20.000 abitanti);
- selezione, in maniera casuale di 24 Comuni, 6 Unioni di comuni, 6 Province e 3 Città metropolitane per un totale di 39 Enti locali.

I Comuni sono stati selezionati in numero proporzionale a quello degli abitanti residenti per macroarea geografica.

La metodologia a campione, prevista dall'art. 4 del citato D.M. 608/2019, è l'unica allo stato utilizzabile in considerazione dell'elevato numero di rapporti presentati sulla piattaforma (5.829)

A valle delle istruttorie condotte per ciascuno dei citati Enti locali, sono state inviate lettere di richiesta di chiarimenti. A tutt'oggi sono risultate regolari n. 24 relazioni mentre sulle restanti 15 sono in corso approfondimenti istruttori.



## Destinazione dei proventi contravvenzionali

### *Il meccanismo sanzionatorio*

In caso di inadempienza nella trasmissione della relazione o nella destinazione delle risorse a finalità diverse da quelle previste nella norma è prevista la riduzione del **90% annuo dei proventi contravvenzionali**.

Il meccanismo sanzionatorio presenta **criticità applicative**, in quanto:

- i **proventi contravvenzionali affluiscono direttamente alle casse degli enti locali** e non sembra possibile intervenire sulle stesse casse da parte del Ministero dell'Interno;
- a prescindere dal soggetto che possa intervenire con prelievi sui bilanci degli enti locali, la **sanzione risulta comunque inapplicabile in caso di mancata trasmissione della relazione**, essendo sconosciuto il «quantum» su cui applicare la riduzione percentuale.



## Destinazione dei proventi contravvenzionali

*Il meccanismo sanzionatorio — ipotesi di modifica*

È stato avviato un approfondimento con gli Uffici del Ministero dell'interno, del Ministero dell'economia e delle finanze e dell'ANCI, per rendere più efficaci le disposizioni vigenti e superare le criticità riscontrate, eventualmente anche intervenendo con una modifica dell'Art. 142 e 208 del Codice della Strada.

*Ipotizziamo di prevedere una sanzione amministrativa pecuniaria, modulata sulla base del numero degli abitanti dei Comuni, che possa essere automaticamente applicata nei confronti degli enti locali inadempienti.*

*Si potrebbe quindi prevedere l'obbligo di versare l'importo delle sanzioni su un capitolo di entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente destinato alle finalità di sicurezza stradale previste dalle lettere a), b) e c) del comma 2 dell'art.208.*



*In mancanza del versamento potrebbe essere il Ministero dell'interno a provvedere con proprio decreto al recupero delle somme dovute a valere su altri trasferimenti agli enti locali inadempienti. L'obbligo di segnalazione alla procura regionale della corte dei conti dei comuni inadempienti rimarrebbe ma verrebbe posto in capo all'organo di revisione contabile degli stessi enti locali.*

È stata inviata formale richiesta al Ministero dell'Interno per un'estrazione massiva di tutte le relazioni sui proventi contravvenzionali, aggiornate al 2021.



Mimis

- 18 -

Dieci anni per trasformare l'Italia



**Mims**

**Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili**





# Dieci anni per trasformare l'Italia

Una visione per il futuro di infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti

*Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente*

**L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022**

**26 maggio 2022**

ALLEGATO 2

## L'Allegato Infrastrutture al DEF 2022

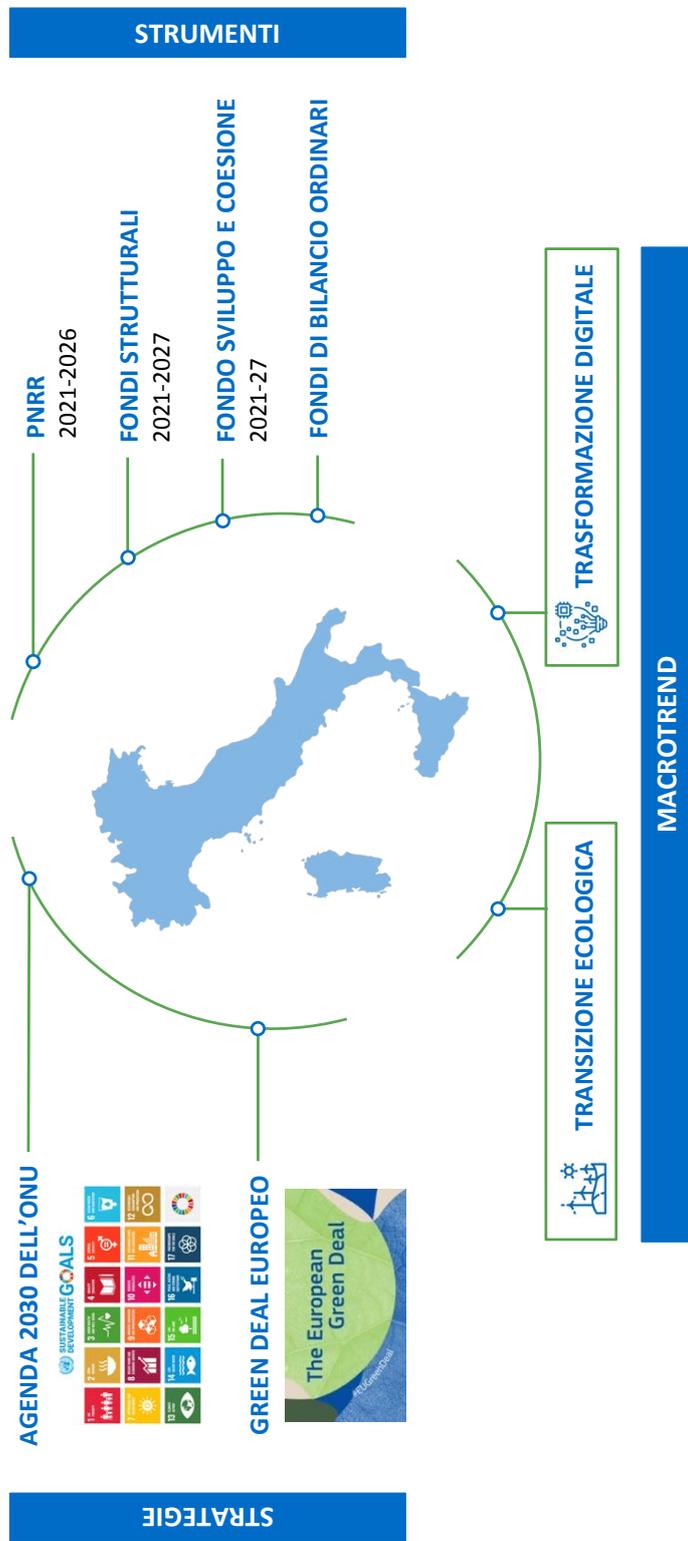


**Descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture, mobilità e logistica** alla luce del nuovo quadro concettuale e degli obiettivi perseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), anche alla luce del PNRR e del PNC.

**Definisce la selezione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese**, anche anticipando la strategia di lungo periodo contenuta del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) attualmente in preparazione, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

**Illustra la visione perseguita dal Governo basata su riforme, investimenti (quasi 300 miliardi di euro) e pianificazioni per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, stradali, logistiche, portuali, aeroportuali, idriche, per la mobilità urbana e ciclistica, e per l'edilizia residenziale pubblica.**

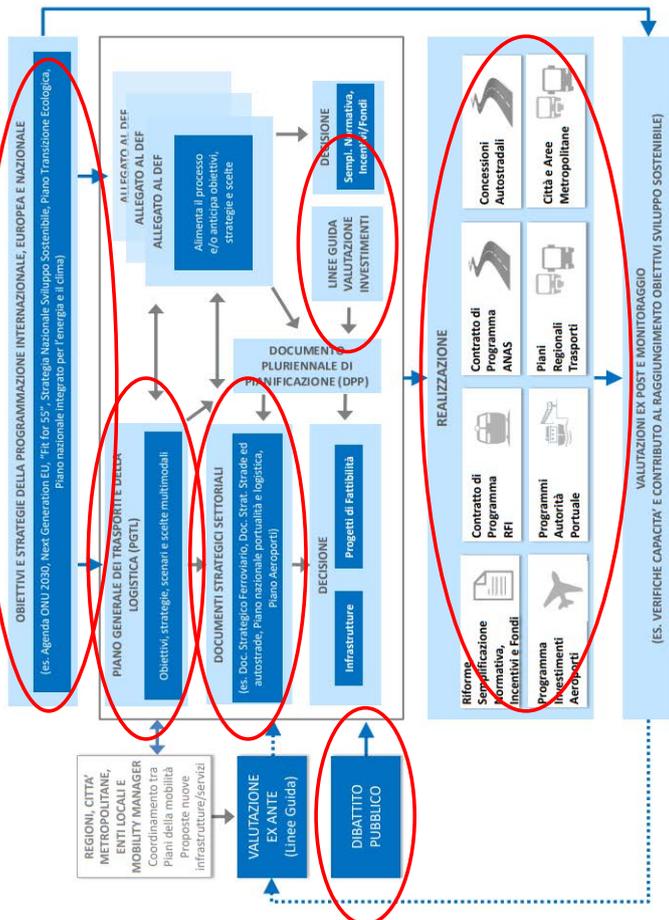
# Macrotrend, strategie e strumenti per trasformare l'Italia



# Il nuovo approccio dell'Allegato Infrastrutture: il "Piano processo"

Le novità introdotte per una migliore programmazione

- Un approccio dinamico che prevede aggiornamenti, approfondimenti e decisioni in fasi successive:
- il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** definisce obiettivi, strategie ed azioni multisettoriali di lungo periodo;
- il **Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)** definisce la programmazione e selezione delle opere nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con gli obiettivi e le strategie del PGTL;
- l'**Allegato al DEF** è il documento programmatico che, anno per anno, alimenta l'intero processo di pianificazione: anticipa alcune decisioni in attesa del PGTL e DPP, dettaglia/modifica alcune scelte prioritarie, aggiorna obiettivi e strategie generali; possibilità di revisione delle scelte (*project review*) in funzione di mutate condizioni di contesto;
- valutazioni ex ante** (linee guida) ed **ex post** (monitoraggio) per scelte più razionali e per il raggiungimento degli obiettivi;
- coinvolgimento di Regioni, Enti locali, associazioni imprenditoriali, organizzazioni sindacali e società civile** nel processo di pianificazione.



Dieci anni per trasformare l'Italia

# Il nuovo approccio dell'Allegato Infrastrutture: il “Piano processo”

*Le ulteriori novità che guidano il “Piano processo” per una migliore programmazione*



## SOSTENIBILITÀ E RIDUZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE INTEGRATE NELLA PIANIFICAZIONE

- Fondo perequativo infrastrutturale, ricognizione delle infrastrutture per la ripartizione di 4,6 mld € per gli anni 2022- 2033
- Linee Guida per la scelta degli investimenti ferroviari, stradali, idrici, ecc.
- Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'affidamento di contratti pubblici di PNRR e PNC



## ANALISI ED EVIDENZE PER ALIMENTARE IL PROCESSO DECISIONALE

- Commissioni tematiche composte da esperti per alimentare il processo di pianificazione e programmazione
- Struttura tecnica per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI) per supportare le scelte relative agli investimenti nei settori di competenza del Mims
- Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) per contribuire al rafforzamento dei modelli di valutazione e pianificazione



## COINVOLGIMENTO DEI PORTATORI D'INTERESSE NELLA PROGRAMMAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE

- Incontri periodici con i Presidenti delle Regioni e i Sindaci delle Città Metropolitane per assicurare il coordinamento della programmazione nazionale con quella regionale e locale
- Consulta degli stakeholder per l'elaborazione di proposte e indirizzi, l'aggiornamento e la condivisione della valutazione d'impatto delle politiche e degli interventi del Ministero
- Dibattito Pubblico per le grandi opere con la supervisione della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP)



Mims

Dieci anni per trasformare l'Italia

# Coerenza e integrazione tra i piani settoriali

*Gli strumenti di pianificazione considerati per definire interventi e programmi prioritari*



## FONTI FINANZIARIE

- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
- Piano Nazionale Complementare (PNC)
- Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020
- Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027
- Legge di bilancio 2022
- Altro



## PIANI SETTORIALI COMPLETATI O IN ELABORAZIONE

### Ferrovie

- ✔ Documento strategico della mobilità ferroviaria
- ✔ Contratto di programma (CdP) RFI 2022-2026

### Strade

- ✔ Piano per la sicurezza stradale 2030
- ✔ Documento strategico della mobilità stradale
- ✔ Contratto di programma (CdP) ANAS 2022-2026

### Trasporto aereo

- ✔ Piano nazionale degli aeroporti (con ENAC)

### Mobilità sostenibile

- ✔ Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)
- ✔ Piano generale della mobilità ciclistica

### Infrastrutture idriche

- ✔ Piano nazionale degli interventi per le infrastrutture la sicurezza del settore idrico

### Portualità e logistica

- ✔ Piano per i mezzi di Capitanerie di Porto/Guardia Costiera
- ✔ Programma nazionale della sicurezza marittima
- ✔ Piano strategico nazionale della portualità e della logistica
- ✔ Piano Nazionale del *Cold Ironing*
- ✔ Piani di gestione dello spazio marittimo



Mims

# Piani, investimenti e riforme per trasformare l'Italia

Un quadro complessivo

	LOGISTICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE							RISORSE IDRICHE
	SETTORE FERROVIARIO	SETTORE STRADALE	LOGISTICA E PORTUALITÀ	TRASPORTO AEREO	MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE	MOBILITÀ CICLISTICA	ABITARE SOSTENIBILE	
<b>PIANI</b>	Documento strategico	Documento strategico	Piano strategico nazionale della portualità e della logistica	Piano nazionale degli aeroporti	Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile	Piano generale della mobilità ciclistica	Programma innovativo nazionale qualità dell'abitare	Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico
	Contratto di Programma con RFI	Piano nazionale sicurezza stradale 2030 Contratto di Programma con Anas	Piano dei cold ironing Programma nazionale della sicurezza marittima Piani di gestione dello spazio marittimo		Piani urbani della mobilità sostenibile (locali)	Biciplan (locali)	Programma "Sicuro, verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica"	
<b>FINANZIAMENTI</b>								
<b>PNRR</b>	X			X	X	X	X	X
<b>PNC</b>	X	X	X		X			
<b>LDB</b>	X	X	X		X	X	X	X
<b>FSC</b>	X	X	X		X	X		X
<b>ALTRO</b>	X	X	X		X	X	X	X
<b>RIFORME</b>								
<b>RIFORME ADOTTATE E IN ITINERE</b>	Velocizzazione procedure amministrative per approvare il Contratto di Programma con RFI e i progetti ferroviari (2021)	Trasferimento della titolarità di ponti e viadotti ai titolari delle strade di primo livello (2021); Nuove Linee guida per la gestione del rischio e il monitoraggio dei ponti esistenti (2021); Modifiche al Codice della Strada (2021)	Semplificazione iter approvativo della pianificazione strategica della portualità e nuovi procedimenti autorizzativi per le concessioni (2022); Regolamento Sportello unico doganale e dei controlli (2021); Velocizzazione iter approvativo infrastrutture cold ironing (2022)		Velocizzazione procedure amministrative per l'approvazione dei progetti TRM (2021)		Legge sulla rigenerazione urbana (2022)	Riforma del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (2022)



Dieci anni per trasformare l'Italia

# Gli interventi e i programmi prioritari

Obiettivi per settore

## SETTORE

## OBIETTIVI



### Infrastrutture ferroviarie

- Potenziamento dei servizi passeggeri a lunga percorrenza
- Integrazione e potenziamento delle linee dedicate al trasporto regionale
- Sviluppo del traffico merci, anche al fine di ridurre le emissioni di gas climalteranti e delle sostanze inquinanti
- Interconnessione con i porti, gli aeroporti e gli interporti
- Integrazione con le altre modalità di trasporto (auto, mobilità dolce, ecc.)



### Infrastrutture stradali

- Messa in sicurezza
- Potenziamento tecnologico e digitale
- Valorizzazione del patrimonio esistente anche nell'ottica della transizione ecologica
- Riduzione dell'incidentalità
- Decongestionamento delle tratte metropolitane, extraurbane e autostradali
- Integrazione della rete disponibile con quella dedicata alla mobilità ciclistica



### Portualità e logistica

- Potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali
- Trasformazione in senso ecologico (*Cold Ironing*, comunità energetiche, ecc.)
- Interconnessione ferroviaria e stradale



### Nodi aeroportuali

- Interconnessione degli aeroporti con le reti di trasporto (ferrovie, strade, ciclovie, ecc.)
- Digitalizzazione e potenziamento delle opportunità di traffico aereo
- Transizione ecologica delle strutture aeroportuali



Mimis

- 8 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

# Gli interventi e i programmi prioritari

Obiettivi per settore

## SETTORE

## OBIETTIVI

- Rafforzamento del trasporto pubblico locale
- Rinnovo del materiale rotabile in senso ecologico
- Sviluppo della mobilità ciclistica
- Accompagnamento dei cambiamenti nelle preferenze e nelle abitudini delle persone a favore delle diverse forme di mobilità dolce
- Sviluppo delle reti ciclabili urbane e delle ciclovie turistiche



Mobilità sostenibile urbana e turistica

- Aumento dell'efficienza e della resilienza al cambiamento climatico delle infrastrutture idriche



Infrastrutture idriche

- Programma straordinario di manutenzione degli impianti esistenti
- Completamento dei sistemi idrici ancora incompiuti, soprattutto nel Mezzogiorno
- Aumento della risorsa disponibile di quasi 700 milioni di m<sup>3</sup> da destinare all'uso irriguo, potabile, idroelettrico e di protezione dei territori a valle

- Miglioramento della qualità dell'abitare



Edilizia pubblica sostenibile

- Aumento delle superfici residenziali (450.000 mq)
- Efficientamento energetico e adeguamento sismico delle strutture esistenti
- Interventi per l'edilizia giudiziaria e penitenziaria, per ridurre l'affollamento nelle carceri

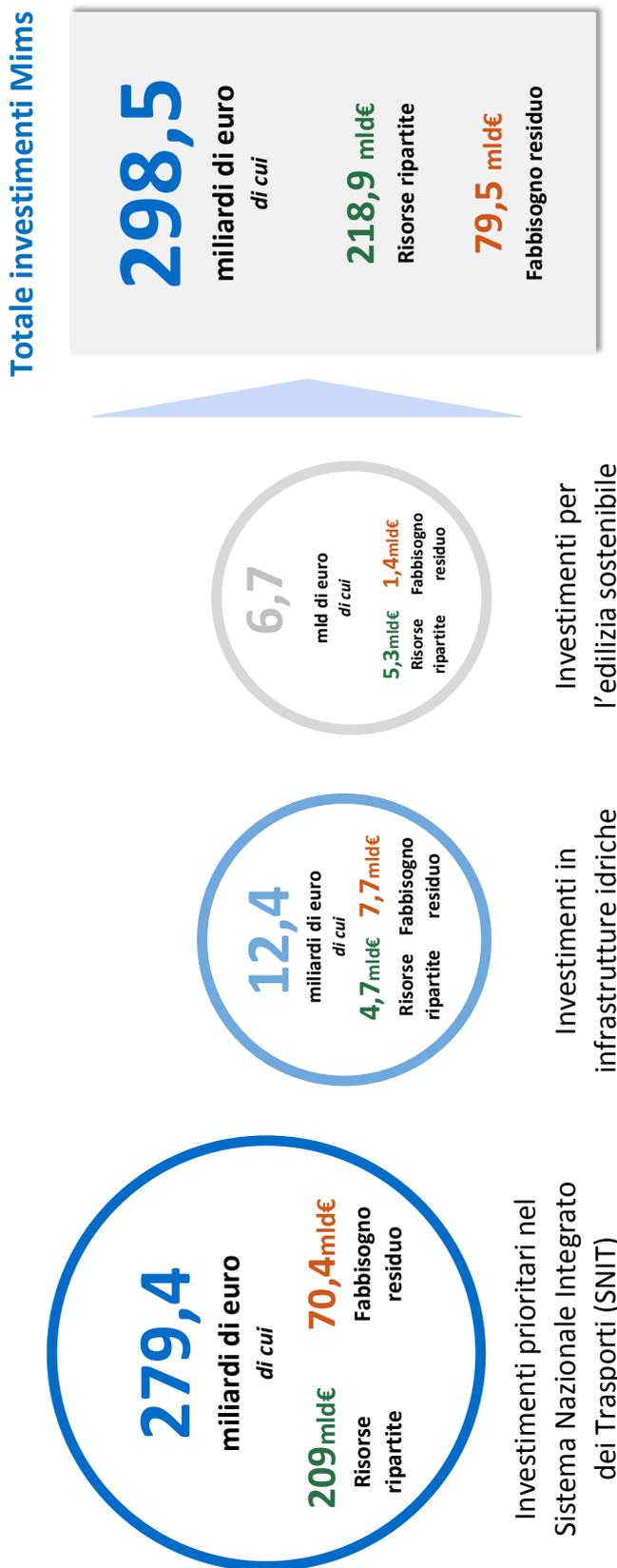


Mimis

- 9 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

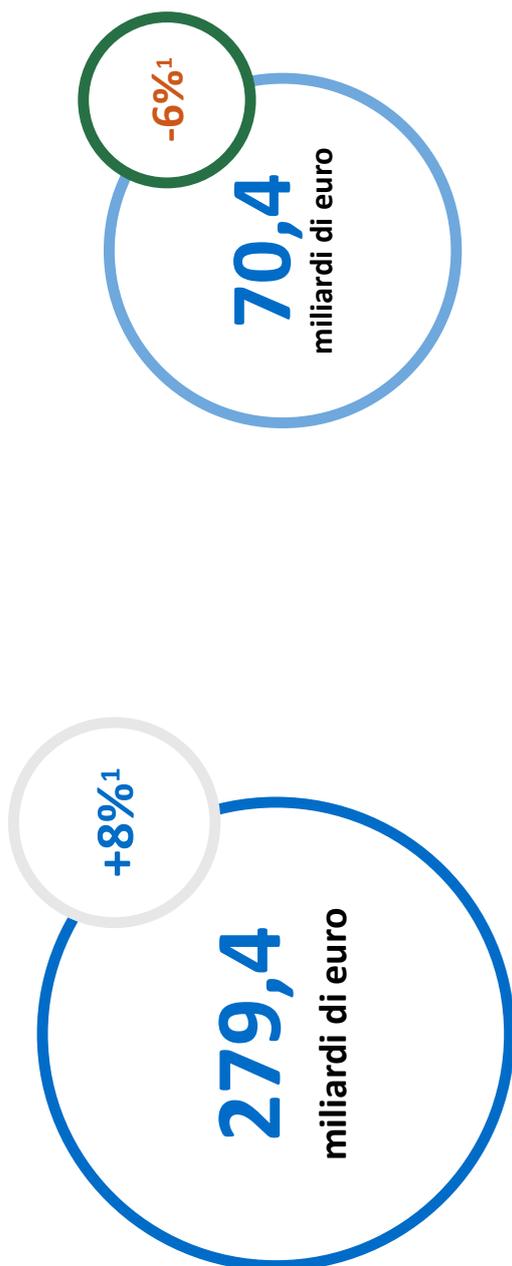
## Risorse per investimenti prioritari e fabbisogno residuo



*Nota: i valori riportati per gli investimenti del capitolo III dell'allegato infrastrutture al DEF non tengono conto, al momento, degli incrementi dovuti all'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione su cui il Governo è intervenuto anche di recente. I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.*

## Risorse per investimenti prioritari e fabbisogno residuo

Aumento delle risorse per investimenti prioritari SNIT e riduzione del fabbisogno residuo rispetto al 2021



Aumento del valore economico complessivo degli investimenti

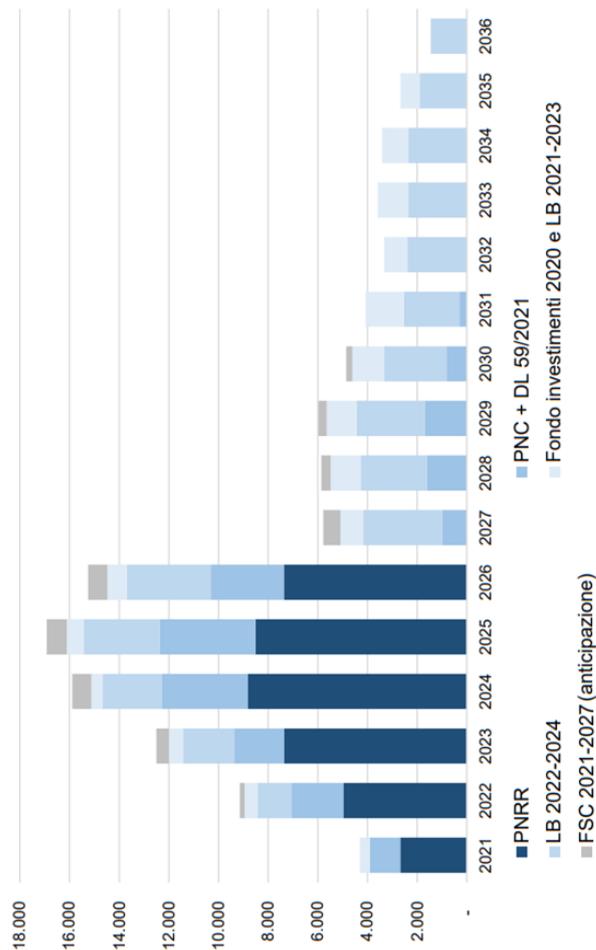
Riduzione del fabbisogno residuo

<sup>1</sup> rispetto ad agosto 2021.  
Nota: i valori riportati per gli investimenti del capitolo III dell'allegato infrastrutture al DEF non tengono conto, al momento, degli incrementi dovuti all'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione su cui il Governo è intervenuto anche di recente.



Mimis

## Il profilo temporale degli investimenti in infrastrutture e mobilità



**Risorse in conto capitale di competenza del Mims definite negli ultimi due anni e relative al periodo 2021-2036** che, seppur non tenendo in conto delle risorse allocate negli anni precedenti, contribuiscono largamente a delineare il quadro della programmazione del Mims per il prossimo decennio.



Mims

## L'impegno per il Mezzogiorno

L'impegno del Mims nel Mezzogiorno ha l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze territoriali e sociali del nostro Paese attraverso un robusto riequilibrio delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi offerti a cittadini e imprese nelle Regioni del Sud.

### INVESTIMENTI PNRR E PNC

Il Mims, facendo propri gli obiettivi di coesione territoriale e riduzione delle disuguaglianze previsti dal PNRR, il quale prevede che almeno il 40% delle risorse allocabili territorialmente sia destinato alle regioni del Mezzogiorno, ha destinato circa il **55% delle risorse PNRR e PNC** di sua competenza, che ammontano complessivamente a 61.5 mld di euro, **a interventi nel Mezzogiorno**.

### IL FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC) 2021-2027

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che ha esaminato la **richiesta del Mims di anticipazione di una quota di risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2021-2027** proposta dal Ministro per il Sud e la coesione territoriale, per oltre 6,2 miliardi di euro, di cui circa l'83% destinato a interventi per il Sud, ha approvato **l'assegnazione in via di anticipazione di circa 4,6 miliardi di euro, di cui l'84,2% al Sud**, per la realizzazione di un totale di 206 interventi infrastrutturali.

### IL FONDO PEREQUATIVO INFRASTRUTTURALE (2022-2033)

Il «Fondo perequativo infrastrutturale», che ha l'obiettivo di **superare i divari infrastrutturali tra le diverse aree geografiche del Paese**, con particolare riferimento ai territori del Mezzogiorno, ha una **dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033**.



Tra le nuove opere prioritarie, particolare importanza hanno quelle destinate al Mezzogiorno, come la tratta ferroviaria ad **Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria** (fondi nazionali, PNRR e PNC) e, sul fronte delle infrastrutture stradali, il **miglioramento e il potenziamento della Statale 106 Jonica, da Reggio Calabria a Taranto (491 Km)**, per la quale si ritiene necessario un programma di interventi strutturali e di messa in sicurezza per un importo complessivo di 3 miliardi di euro.



Mims

## Gli interventi e i programmi prioritari per trasporti e mobilità

Investimenti prioritari per il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)			
	Costo intervento (Mld €)	Risorse disponibili (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
Strade e autostrade	83,5	63,2	20,3
Ferrovie con nodi urbani	147,4	104,0	43,4
Porti	10,1	9,2	0,9
Aeroporti	3,2	3,2	0,0
Trasporto rapido di massa - città metropolitane	32,6	28,8	3,8
Ciclovie	2,6	0,6	2,0
<b>TOTALE</b>	<b>279,4</b>	<b>209,0</b>	<b>70,4</b>



Per gli interventi e i programmi necessari al completamento, alla messa in sicurezza, alla compatibilità ambientale e all'adeguamento tecnologico dello SNIT di I Livello, il disavanzo riportato rappresenta il 25% del costo totale, inferiore di sei punti percentuali rispetto a quello riportato nell'Allegato al DEF dello scorso anno, a fronte di un **valore economico complessivo per investimenti maggiore dell'8,1% rispetto a quello del 2021**.

# Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

*Sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci*

INFRASTRUTTURE		SNIT 1° LIVELLO	SNIT 2° LIVELLO
	<b>Ferrovie</b>	Rete SNIT 2001 (solo diretrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
<b>LINEARI</b>	<b>Strade e autostrade</b>	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
	<b>Ciclovie</b>	Rete Eurovelo, composta da 16 itinerari per un'estensione di circa 80 mila km. Rete nazionale delle ciclovie proposta nel Piano generale mobilità ciclistica	
<b>CITTÀ</b>	<b>Città metropolitane</b>	14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014	
	<b>Porti</b>	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	
<b>PUNTUALI</b>	<b>Aeroporti</b>	16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core	Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti
	<b>Interporti/ piattaforme logistiche</b>	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Centrale (Core) TEN-T	Rail-Road Terminals (RRT) della rete Globale (Comprehensive) TEN-T



Dieci anni per trasformare l'Italia

## Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le ferrovie

Programmi	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Investimenti per la sicurezza, l'elettrificazione, la valorizzazione, lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale delle reti e per il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni	48 685	30 823	17 861
Nodi ferroviari	13 603	9 246	4 348
Direttrici ferroviarie	85 152	64 012	21 140
<b>TOTALE</b>	<b>147 440</b>	<b>104 081</b>	<b>43 407</b>

## Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

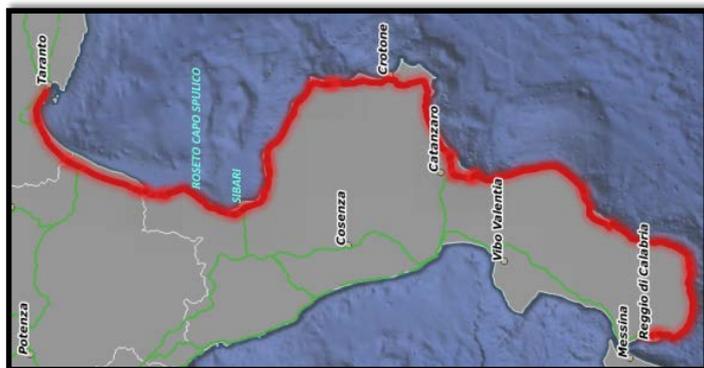
### Direttrici ferroviarie

	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Torino - Lione	7 531	3 562	3 969
Liguria - Alpi	11 608	9 589	2 019
Genova - Ventimiglia	1 951	51	1 900
Trasversale Padana	11 458	7 574	3 884
Verona - Brennero	7 268	5 921	1 347
Adriatico - Jonica	11 494	7 656	3 838
Trasversali Appenniniche Centro Italia	5 081	2 369	2 712
Napoli - Bari	6 342	6 342	0
Salerno - Reggio Calabria	11 645	11 645	0
Trasversale Meridionale	1 905	484	1 421
Palermo - Messina - Catania	8 581	8 532	49
Cagliari - Sassari/Olbia	289	289	0
<b>TOTALE</b>	<b>85 152</b>	<b>64 012</b>	<b>21 140</b>



## Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le strade: la strada statale 106 «Jonica»



La strada statale 106 “Jonica” ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la fascia litoranea jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L’arteria collega le Regioni Calabria, Basilicata e Puglia, attraverso i loro territori costieri, e rappresenta una **dorsale strategica della viabilità dell’Italia Meridionale**. Tale infrastruttura si caratterizza per rappresentare l’asse stradale di penetrazione, a servizio delle aree interne, e l’**itinerario preferenziale di collegamento della fascia litoranea Jonica**.

È necessario concretizzare l’ambizioso piano di riqualificazione complessivo dell’arteria nell’intero tratto calabro, con la programmazione e la realizzazione di interventi di potenziamento e di messa in sicurezza, per un importo stimato di oltre 3 miliardi, oltre alle risorse già stanziare per gli interventi in corso.

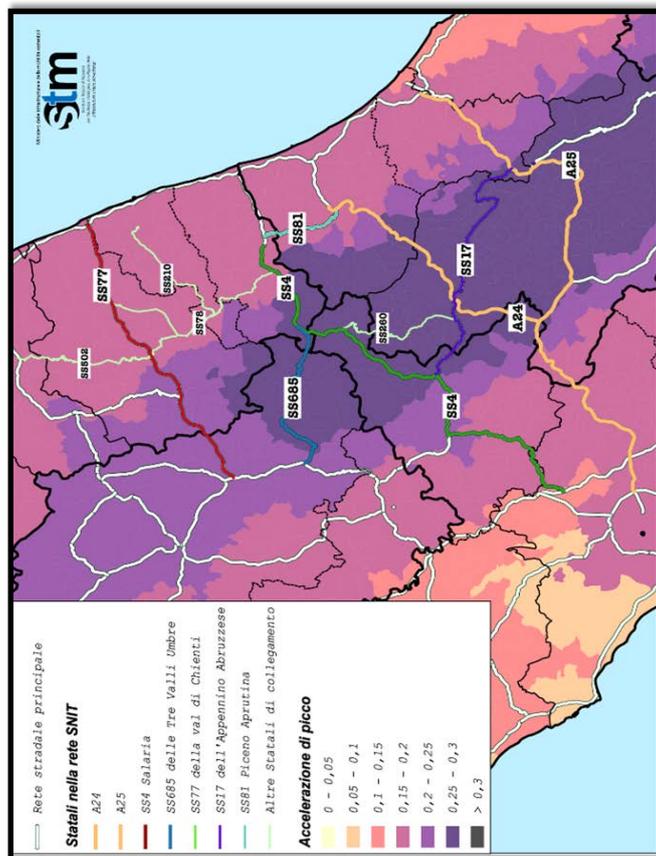
Strada Statale Jonica 106	Costo Intervento (Mln €)	Risorse Disponibili (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)
Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall’innesto con la S.S. 534 a Roseto Capo Spulico	1.335,12	1.335,12	-
Tratta Catanzaro-Crotone	1.500,00	220,00	1.280,00
Tratta Crotone – Sibari*	-	-	-
Completamento dell’itinerario sino a Reggio Calabria*	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>2.835,12</b>	<b>1.555,12</b>	<b>1.280,00</b>

\* Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di prima fase della tratta Sibari Crotone, nella prospettiva tendenziale di strada di tipo B, da sottoporre all’attenzione dei territori ai fini della quantificazione del necessario finanziamento, sarà realizzato entro il primo semestre dell’anno in corso; entro la fine dell’anno in corso è invece prevista la conclusione dello studio progettuale della tratta sino a Reggio Calabria.



## Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le strade: interventi stradali nelle aree dei sismi 2009 e 2016



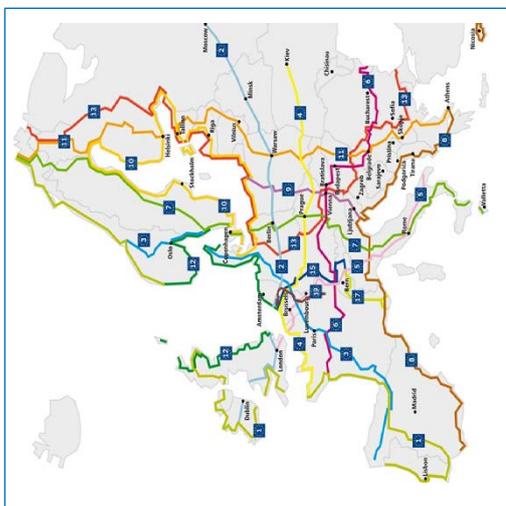
Progetto parzialmente finanziato dai fondi del PNC destinato alle aree del Centro Italia colpite da numerosi eventi sismici negli ultimi 15 anni che prevede **investimenti condivisi sulle strade statali di accesso e collegamento ai crateri sismici 2009 e 2016**, individuati di concerto con la cabina di regia sisma e oggetto di ordinanza del Commissario straordinario del 16 dicembre 2021, n. 1.

In particolare, le risorse stanziate dal fondo PNC sisma ammontano a **37 Min€ per progettazioni e 140 Min€ per i primi interventi di messa in sicurezza delle strade**.

Tra gli interventi prioritari finanziati dal Mims a integrazione delle somme sopra richiamate vi sono il **collegamento della SS 685 delle Tre Valli Umbre con la SS3 Flaminia**, il **potenziamento della SS81 Teramo-Ascoli** e l'**adeguamento del tratto interno della SS4 Salaria**.

# Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Le ciclovie



Rete eurovelo

TABELLA III.7.15 INTERVENTI PRIORITARI CICLOVIE

	Costo stimato* (mil €)	Risorse assegnate con DM n. 517/2018 (mil €)	Risorse su risorse DM n. 4/2022 (mil €)	Ulteriori risorse DM n. 4/2022 (mil €)	Fabbisogno residuo* (mil €)
Ciclovia Tirrenica	660,13	16,62	44,50		599,01
Ciclovia Adriatica	282,24	16,62	74,00	27,50	164,12
- Project Review del tratto costiero Lesina - Manfredonia -					
Ciclovia VEN-TO	195,40	16,62	51,00		127,78
Ciclovia del Sole	38,08	16,62	22,50		-
Ciclovia della Sardegna	340,00	16,62	33,00		290,38
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	97,38	16,62	39,50		41,26
Ciclovia della Magna Grecia	520,72	16,62	61,50		442,60
Ciclovia del Garda	344,35	16,62	30,00		297,73
Ciclovia GRAB	14,88	14,88			-
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	105,90	16,62	30,00		59,28
<b>TOTALE</b>	<b>2.599,08</b>	<b>164,46</b>	<b>386,00</b>	<b>27,50</b>	<b>2.022,16</b>

\* costo da aggiornare sulla base dell'avanzamento delle attività progettuali e della Project Review della ciclovia Adriatica.

A livello europeo, il progetto "Eurovelo", promosso da ECF - European Cyclists' Federation, mira allo sviluppo di una rete transnazionale di ciclovie, che dal 2012 è inclusa all'interno della rete Europea TEN-T (Trans-European Transport Network), aprendo la possibilità di accedere alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica.

A livello nazionale, per lo sviluppo della mobilità ciclistica e della rete di ciclovie, nel 2017 sono state individuate 10 ciclovie appartenenti al sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNTC).



## Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) Gli aeroporti

TABELLA III.5.1: PROGRAMMI PRIORITARI - MODALITA' AEROPORTI

Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Accessibilità su ferro	Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite rete RFI (Bergamo, Brindisi, Catania, Pisa, Roma-Fiumicino, Venezia) o metropolitana (Firenze, Milano-Linate, Napoli), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione (Genova, Lamezia Terme)	848	n.a	n.a	Sono considerati esclusivamente gli interventi complementari realizzati all'interno del sedime aeroportuale a cura delle società di gestione
2	Sviluppo del cargo aereo	Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Bergamo Orio Al Serio, Bologna, Catania, Milano-Malpensa, Napoli, Parma, Roma-Fiumicino e Venezia	136	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
3	Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali	Potenziamenti infrastrutture di volo inaservimento alle piste	440	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
4	Terminal passeggeri, Security e passengers experience	Introduzione di interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la <i>travelling experience</i> in generale	1.097	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
5	Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali (PNRR)	Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Milano-Malpensa, Roma-Fiumicino e Venezia) Investimento 2.2 nell'ambito del PNRR - componente M2C3: Sub-intervento in tema di digitalizzazione della manutenzione e gestione dei dati aeronautici e Sub-intervento relativo ad ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT.	580	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
TOTALE			3.211	0	0	Convenzioni DM n. 477 del 29/11/2021

Il futuro del trasporto aereo è fortemente correlato alle capacità di integrazione all'interno di una rete di trasporti e all'uso di tecnologie che garantiscano la riduzione degli impatti ambientali.

L'Allegato Infrastrutture 2022 individua i programmi e gli interventi prioritari per lo sviluppo della rete aeroportuale, da realizzare all'interno dei contratti con i concessionari aeroportuali.



## Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) I porti e i centri logistici

	Costo intervento (Mln €)	Risorse DM 353 «Decreto porti» (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre fonti (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	318,3	132,0			101,3	233,3	85,0
Digitalizzazione della logistica e ICT	268,2		250,0		18,2	268,2	0,0
Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	889,5	44,2	67,8	218,0	418,8	748,8	140,7
Ultimo miglio stradale	877,4	151,0	36,2	20,0	624,5	831,8	45,6
Accessibilità marittima	2 676,1	203,7	16,5	1 240,3	916,5	2 377,1	299,0
Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	643,8		106,3	329,7	138,7	574,7	69,1
Efficientamento energetico ed ambientale	863,9	29,4		688,5	146,0	863,9	0,0
Totale waterfront e servizi croceristici e passeggeri	1 127,5	20,1			96,6	1 167,7	10,0
Attività industriali nei porti	1 127,5	152,3			928,8	1 081,1	46,4
Aumento selettivo della capacità portuale	2 272,3	243,8		390,0	1 435,0	2 068,7	203,6
<b>TOTALE</b>	<b>10 063,7</b>	<b>976,6</b>	<b>476,8</b>	<b>2 886,5</b>	<b>4 824,4</b>	<b>9 164,3</b>	<b>899,4</b>



Mims

- 22 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

## Gli interventi e i programmi prioritari per le infrastrutture idriche

	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (ex Piano nazionale interventi nel settore idrico)	Fabbisogno definito sulla base delle ricognizioni effettuate tramite le Autorità di Distretto e gli Enti di gestione dell'Ambito a fine 2020 e stimato in circa 12 mld €, a cui si aggiungono 359 mln € per il completamento della copertura finanziaria delle opere idriche commissariate	590	Il fabbisogno residuo sarà aggiornato nell'anno corrente, nell'ambito della redazione del nuovo Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico
FSC 2014-2020 - Piano operativo Dighe		468	
Programma operativo risorse idriche		187	
PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico		900	
PNRR-M2C4-I4.1 infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico		708,5	
PNRR-M2C4-I4.2 riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, digitalizzazione e monitoraggio delle reti		900	
PON Infrastrutture e reti 2014-2020 - Asse IV "REACT-EU"		482	
FSC 2021-2027 - Linea d'intervento Infrastrutture idriche		442	
<b>TOTALE</b>	<b>12 359</b>	<b>4 677,5</b>	<b>7 681,5<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup> Rispetto a tale fabbisogno residuo, sono disponibili, per quanto non ancora assegnati ed in corso di programmazione, 718,71 milioni di euro del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico.



## Gli interventi e i programmi prioritari per l'edilizia pubblica sostenibile

	Costo intervento (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Programma Innovativo Nazionale Qualità dell'Abitare (PINQUA)	4 263,4	2 816,8	1 446,6
Programma "SICURO, VERDE E SOCIALE - riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica"	2 000,0	2 000,0	0,0
Programma "Costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'amministrazione della giustizia"	132,9	132,9	0,0
Programma "grandi manutenzioni" dei beni immobili dell'amministrazione della giustizia"	310,0	310,0	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>6 706,3</b>	<b>5 259,7</b>	<b>1 446,6</b>



**Mims**

**Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili**



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*18STC0188420\*