

Premessa

Ai sensi dell'art. 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dall'art. 10 della legge 4 marzo 2009, n. 15, ciascun Ministro, entro il 15 giugno di ogni anno, trasmette alle Camere, per l'esame delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per profili di coerenza ordinamentale e finanziaria, una relazione, in ordine all'anno precedente, sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse nelle amministrazioni di rispettiva competenza e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta, con riferimento alle missioni e ai programmi in cui si articola il bilancio.

Dette relazioni sono predisposte sulla base di un'istruttoria effettuata dagli Organismi indipendenti di valutazione della performance, secondo le Linee di indirizzo fornite, ai sensi del richiamato art. 3, comma 69, dall'ex Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato. Come è noto il suddetto Comitato è stato soppresso in base a quanto disposto dall'articolo 19, comma 14 e 14-bis del D.L. 24 giugno 2014, n. 90, convertito in legge 11 agosto 2014, n. 114 e le funzioni di supporto dell'autorità politica delegata per il coordinamento in materia di controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato sono state attribuite all'Ufficio per il programma di Governo della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate Linee di indirizzo, gli esiti dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2014, con particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli ed ai risultati raggiunti.

Inoltre, come richiesto dalla Ragioneria generale dello Stato, con circolare n. 38/2010, attuativa del decreto legge n. 185/2008, art. 9, commi 1-ter e 1-quater e del decreto legge n. 78/2009, art. 9, comma 1, lettera a), punto 3), è allegato il Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio allo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle risorse ed evitare la formazione di nuove situazioni debitorie (Allegato n. 1).

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche realizzate nell'anno 2014, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state determinate con l'atto di indirizzo ministeriale 8 agosto 2013 n. 305/3.3/OIV (Allegato n. 2).

Priorità politica 1 – “Sicurezza”

Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”

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

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

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

Le missioni ed i programmi dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture dei trasporti per l'anno 2014, con l'indicazione delle connesse attività, sono illustrate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tavola 1 (pag. 46), desunto dal documento “*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2014*”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato riorganizzato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135*”, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale, n. 105 del 8 maggio 2014.

Nel mantenere l'assetto basato sui due dipartimenti, la nuova organizzazione ha operato modifiche e riduzioni delle strutture ministeriali: le direzioni generali centrali sono passate da 18 a 16 e le direzioni generali periferiche da 14 a 11. Nel particolare, di seguito si illustrano le principali modifiche:

- accorpamento della Direzione generale porti con la Direzione generale trasporto marittimo e per vie d'acque interne;
- incorporazione della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture all'interno della Direzione generale per le infrastrutture stradali;
- incorporazione della Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie nella Direzione generale per il trasporto ferroviario;
- istituzione della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali (già SVCA, “Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali” istituita con decreto ministeriale 1 ottobre 2012, n. 341, registrato alla Corte dei Conti l'8 ottobre 2012, Reg. 13, Fog. 293, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14. In tale struttura sono confluite *ex lege* le

risorse finanziarie, umane e strumentali già di pertinenza del soppresso Ispettorato di vigilanza delle concessionarie autostradali, ai sensi dell'articolo 36, comma 5, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111);

- soppressione dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari a seguito dell'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti ;
- riduzione dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche da 9 a 7;
- riduzione delle Direzioni generali territoriali da 5 a 4;
- riduzione delle Sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici da 5 a 3.

I due Dipartimenti che, ai sensi del D.P.C.M. n. 72/2014, assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42 del d.lgs 30 luglio 1999, n. 300, e nei quali sono incardinati gli Uffici dirigenziali di livello generale, assumono le denominazioni di:

- Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;
- Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

A livello centrale, in ciascuno dei due Dipartimenti sono incardinate otto Direzioni Generali, mentre, a livello decentrato e periferico, sono funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e sono dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, quattro Direzioni Generali Territoriali.

Nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, opera, inoltre, il Comitato centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, il quale esercita le funzioni di competenza, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72; il Corpo delle Capitanerie di Porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della Navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, che svolge attività di consulenza facoltativa per le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. Il Consiglio superiore, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa che ne assicurano indipendenza di giudizio e di valutazione.

Operano, inoltre, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- la Struttura tecnica di missione, istituita ai sensi dell'articolo 163, lett. b), del d.lgs n. 163/2006 e successive modificazioni, che ha il compito di dare impulso alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e di supportare la vigilanza sulla loro realizzazione;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 144/1999, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla

programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;

- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, cui sono attribuiti i compiti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi.

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

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

Con D.M. 4 agosto 2014, n. 346, registrato alla Corte dei Conti il 12 settembre 2014, adottato in attuazione di quanto previsto dal citato D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, si è provveduto alla rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale.

Per quanto sopra, nel corso del 2014 la struttura ministeriale è passata, dalla vecchia alla nuova organizzazione, assumendo una configurazione intermedia nella quale i nuovi uffici di primo livello (di cui al D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72) hanno coordinato gli uffici di secondo livello preesistenti. Tale circostanza è stata generata dalla sequenza temporale di emanazione e di entrata in vigore dei provvedimenti di organizzazione (D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, pubblicato in GU Serie Ordinaria n. 105 del 08/05/2014 ed entrato in vigore il 23 maggio 2014 e D.M. 4 agosto 2014, n. 346 pubblicato in GU Serie Ordinaria n. 297 del 23/12/2014 ed entrato in vigore il 21 febbraio 2015).

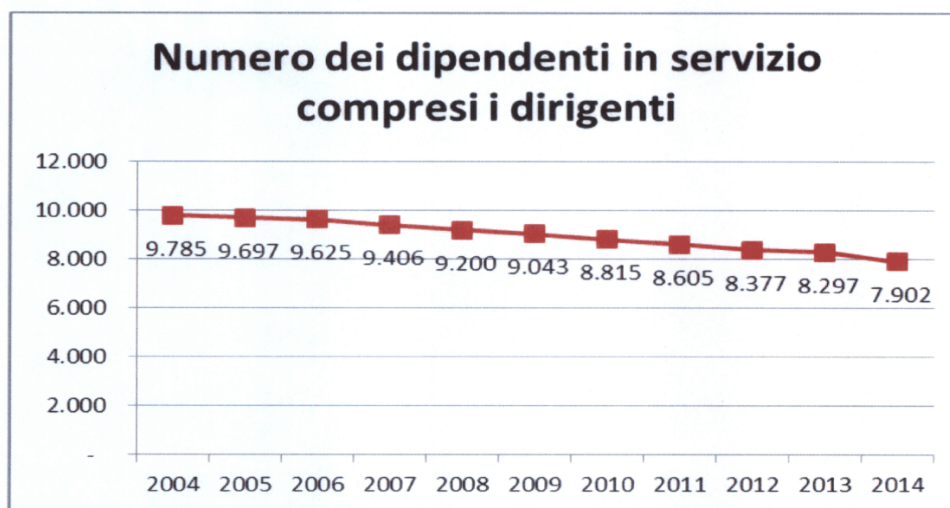
Tale mutamento organizzativo ha reso necessario un adeguamento della direttiva generale per l'attività amministrativa, come illustrato nel successivo paragrafo 4.

La **dotazione organica** del dicastero, illustrata nella seguente tabella, è stata definita, da ultimo, con **D.P.C.M. del 30 settembre 2014**, in attuazione delle riduzioni imposte dalle disposizioni legislative susseguites nel corso degli ultimi anni.

Organici personale	DPCM 30.09.2014
Dirigente I fascia	39
Dirigente II fascia	195
<i>Totale dirigenti</i>	<i>234</i>
Area III	2.634
Area II	4.619
Area I	507
<i>Totale Aree</i>	<i>7.760</i>
<i>Totale Generale</i>	<i>7.994</i>

Quanto ai presenti in servizio, di seguito vengono illustrati i dati presentati nel conto annuale per gli anni dal 2004 al 2014.

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2004	9.785		
2005	9.697	-88	-0,90
2006	9.625	-72	-0,74
2007	9.406	-219	-2,28
2008	9.200	-206	-2,19
2009	9.043	-157	-1,71
2010	8.815	-228	-2,52
2011	8.605	-210	-2,38
2012	8.377	-228	-2,65
2013	8.297	-80	-0,95
2014	7.902	-395	-4,76



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

Al riguardo si allegano:

- relativamente al personale civile, il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero, nonché del personale presente in servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nell'anno 2014 (Tavola 2, pag. 49);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l'indicazione della retribuzione media (Tavola 3, pag. 50).

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

Con il decreto ministeriale n. 472 del 31 dicembre 2013, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2014, con la quale il Ministro, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 286/1999, degli articoli 4 e 14 del decreto legislativo n. 165/2001, e dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 150/2009, ha individuato gli obiettivi strategici ed operativi da realizzare nei settori di competenza del Ministero, unitamente alle risorse finanziarie, umane e strumentali assegnate a tal fine, nonché per l'ordinaria attività istituzionale, alle strutture di pertinenza.

A seguito dell'entrata in vigore del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, in data 23 maggio 2014, l'ex *Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale* è stato sostituito dal *Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici* e l'ex *Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici* è stato sostituito dal *Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale* con conseguente mutata distribuzione di competenza tra i due Centri di responsabilità amministrativa.

Tale variazione di competenze ha reso necessario l'adeguamento nell'attribuzione degli obiettivi strategici ed operativi, individuati dalla direttiva del 31 dicembre 2013, n. 472, alla nuova articolazione ministeriale prevista dal citato D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72.

Per quanto sopra il Ministro pro-tempore, con il decreto ministeriale n. 342 del 31 luglio 2014, tenuto conto del nuovo assetto organizzativo disegnato dal D.P.C.M. n. 72/2014 ha fissato, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dall'atto di indirizzo, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno 2014, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.

Nella Tavola 4 (pag. 51) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni e i programmi e, nella Tavola 5 (pag. 54), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziare, impegnate e spese nell'anno 2014, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2013 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2015 e il 2016. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2013 e il 2014, da tabelle fornite dall'Ufficio centrale di bilancio;
- per il 2015 e il 2016 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2014 con quelli dell'esercizio finanziario 2013, oltre a confermare i livelli di stanziamento derivanti dalle notevoli riduzioni effettuate negli esercizi precedenti, evidenzia che:

- la missione "L'Italia in Europa e nel mondo", registra una notevole diminuzione rispetto all'importo stanziato nel 2013, passando da 100 milioni di Euro a 192 mila Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente del 99%;
- la missione "Ordine pubblico e sicurezza", registra una diminuzione di 6 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente dello 0,80%;

- la missione “Diritto alla mobilità”, registra una diminuzione di 322 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all’anno precedente del 4,13%;
- la missione “Infrastrutture pubbliche e logistica”, registra un aumento di 367 milioni di Euro, corrispondente ad un incremento rispetto all’anno precedente di circa l’8%;
- la missione “Ricerca e innovazione”, registra un aumento di 131 mila Euro, corrispondente ad un incremento rispetto all’anno precedente di circa il 3%;
- la missione “Casa e assetto urbanistico”, registra un aumento di 32 milioni di Euro, corrispondente ad un incremento rispetto all’anno precedente di circa l’11%;
- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche”, registra una diminuzione di 12 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all’anno precedente del 12%;
- la missione “Fondi da ripartire”, registra una diminuzione di circa 2 milioni di Euro, corrispondente ad un decremento rispetto all’anno precedente del 34%.

Con riferimento agli stanziamenti, il 2014 registra un decremento nella dotazione finanziaria complessiva di circa 43 milioni di Euro rispetto al 2013, corrispondente ad una riduzione dello 0,31%. Le uniche Missioni che vedono incrementare gli stanziamenti rispetto all’anno precedente sono “Infrastrutture pubbliche e logistica”, “Ricerca e innovazione” e “Casa e assetto urbanistico”.

In merito ai risultati conseguiti mediante le attività rivolte alla realizzazione delle priorità politiche e al raggiungimento dei relativi obiettivi strategici, in connessione con le specifiche missioni e i programmi del bilancio, si fa presente quanto segue.

Priorità politica 1 “Sicurezza”

Obiettivi strategici correlati:

✓ Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri

Tale obiettivo è collegato, nell’ambito delle missioni 13 “Diritto alla mobilità” e 32 “Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche”, ai corrispondenti programmi 13.1 “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale” e 32.3 “Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza” con riferimento alla sicurezza del trasporto stradale, nell’ambito della missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”, al programma 14.5 “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” con riferimento alla sicurezza delle dighe ed al programma 14.10 “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” con riferimento agli interventi relativi agli edifici scolastici.

Quanto alla **sicurezza sulle opere di sbarramento**, il Ministero, ai fini della tutela della pubblica incolumità, approva i progetti delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore al 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito dall’invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari e accessorie. Provvede, inoltre, alla vigilanza sulla costruzione delle dighe di competenza e sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari. Al dicastero è, altresì, affidato il compito di predisporre la normativa tecnica in materia di dighe.

L'attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n. 1363 *"Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l'esercizio delle dighe di ritenuta"* nonché, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal D.M. LL.PP. 24 marzo 1982.

L'obiettivo 2014 ha previsto specifici target per le attività di approvazione dei progetti, per la vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena, ed esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari con analisi e confronto delle serie storiche. Da tale obiettivo sono scaturite le seguenti azioni:

- visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, per un totale di 517 dighe;
- visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione, per un totale di 517 dighe;
- esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari;
- esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari.

I risultati dell'attività svolta nel 2014 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio	1.034
visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione	1.034
esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari	324
esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari	967

Quanto alla *messa in sicurezza degli edifici scolastici*, si rileva che il Piano scuole risulta tra i principali programmi di edilizia statale e coinvolge le strutture centrali e periferiche del Ministero.

Le modalità di attuazione del *Programma stralcio di riduzione della vulnerabilità anche non strutturale degli edifici scolastici*, sono definite dalla Delibera CIPE n. 32 del 13 maggio 2010. Sulla base delle Convenzioni Stato-Ente, relative ad ogni singolo intervento inserito nel programma, il Ministero eroga i finanziamenti solo successivamente: alla verifica tecnico-amministrativa del progetto definitivo, predisposto dagli enti proprietari degli istituti scolastici, a sopralluoghi in corso d'opera di verifica dello stato di avanzamento dei lavori e, ad ultimazione degli stessi, dopo la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.

In particolare, l'articolazione generale del processo è suddivisa nelle seguenti fasi principali:

1. verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento;
2. verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni;
3. monitoraggio di avanzamento dei progetti;
4. verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente.

Nella consapevolezza dell'importanza di accelerare il più possibile la realizzazione si è ritenuto di dare la possibilità agli Enti locali sprovvisti di adeguato ed idoneo personale di potersi avvalere, per le attività di stazione appaltante, dei locali Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche.

In concreto gli Enti beneficiari, sulla base delle informazioni acquisite attraverso le verifiche tecniche previste dalla Intesa del 28 gennaio 2009 contenente gli *"indirizzi per prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali negli edifici scolastici"*, redigono, eventualmente avvalendosi delle strutture dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, il progetto dei lavori necessari a risolvere le vulnerabilità emerse e provvedono a sottoporlo alla valutazione tecnica dei rispettivi Comitati Tecnici Amministrativi.

Parallelamente alla predisposizione del progetto gli Enti, acquisito il CUP, sottoscrivono con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca l'apposita convenzione redatta sulla base dello schema contenuto nella citata delibera CIPE n.32 del 13 maggio 2010. Detta convenzione, previa registrazione e visto della Corte dei Conti, regolerà i successivi impegni delle Amministrazioni sottoscrittrici.

Nel corso del 2014, a fronte di 486 richieste dagli Enti locali di messa in sicurezza degli edifici scolastici sono stati emessi 455 pareri ed effettuati 601 sopralluoghi presso gli edifici scolastici. Nel secondo semestre 2014, a seguito della chiusura dell'anno scolastico e al concomitante inizio dei lavori, ha assunto maggiore rilevanza l'attività correlata alla erogazione delle risorse finanziarie in relazione alla quale sono state concluse 1.165 istruttorie per l'erogazione dei contributi, a fronte di 1.274 istanze, facendo rilevare il raggiungimento di tale fase dell'obiettivo al 91% ben oltre il valore programmato all'80%.

L'analisi tecnica delle tratte a maggior rischio della rete stradale di interesse nazionale ha permesso di definire un programma straordinario di interventi per il miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture stradali.

I tecnici della competente direzione generale, coadiuvati dai provveditorati interregionali alle opere pubbliche territorialmente interessati, dall'analisi dei dati sull'incidentalità disponibili nella banca dati ACI-ISTAT, alimentata da Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri, hanno individuato le tratte a maggior rischio determinandone successivamente le cause attraverso opportune verifiche tecniche e sopralluoghi. Ciò ha permesso di redigere un fascicolo contenente l'elenco dei tratti stradali interessati con l'indicazione, per ciascuno, degli interventi ritenuti idonei a ristabilire gli adeguati livelli di sicurezza. L'ultima fase di questa linea di attività ha riguardato la predisposizione del programma finale con la definizione dei fabbisogni finanziari e dei cronoprogrammi per la realizzazione degli interventi.

Nell'ambito della sicurezza legata anche a modalità di trasporto diverse da quella stradale, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2014, nell'attività di ***raccolta e di elaborazione statistica dei dati disponibili sull'incidentalità nei trasporti***. I dati elementari di base sono stati acquisiti dall'Istituto Nazionale di Statistica, dallo stesso dicastero - Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo. Le elaborazioni e la relazione finale, prodotta alla fine del 2014 e pubblicata sul sito istituzionale, illustrano l'evoluzione dell'incidentalità nei trasporti a livello territoriale.

Queste informazioni risultano assai utili a livello decisionale per il supporto che forniscono in sede di scelte strategiche volte al miglioramento della sicurezza nei trasporti. La relazione e le informazioni di sintesi prodotte sono diffuse con il l'annuale Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

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

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione 13 *"Diritto alla mobilità"*, al programma 13.1 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"*, al programma 13.2 *"Autotrasporto ed intermodalità"* ed al programma 13.6 *"Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*.

Con riferimento alla **sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad "impianti fissi"**, ai sensi del D.P.R. 753/80, le competenze del Ministero riguardano le verifiche finalizzate al rilascio del Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3 DPR 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 D.P.R. 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del Nulla Osta tecnico all'apertura all'esercizio degli impianti e del materiale rotabile; analoghi compiti sono previsti in fase di esercizio attraverso verifiche periodiche.

Gli adempimenti richiamati riguardano un complesso rilevante di sistemi di trasporto nel *"settore del trasporto urbano"* (filovie, tramvie, metropolitane e relativo materiale rotabile, nonché ascensori, tappeti mobili e scale mobili in servizio pubblico), nel *"settore degli impianti a fune"* (sciovie, seggiovie, funivie funicolari), nel *"settore del trasporto ferroviario regionale"* sulle reti non interconnesse alla rete nazionale (e relativo materiale rotabile) e, transitoriamente, anche per il trasporto ferroviario regionale sulle reti interconnesse nelle more della assunzione di competenza da parte della Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria (ANSF).

La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (metropolitana di Torino, linea C di Roma, Milano M4, M5, metro Brescia) che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare certezza di risultato nella fase di rilascio del Nulla Osta tecnico per l'apertura dell'esercizio.

Per questi casi, in analogia a similari esperienze condotte all'estero, la Direzione generale competente istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire la fase di sviluppo dell'opera, dall'approvazione del progetto definitivo alla fase di messa in esercizio dell'impianto, previo svolgimento delle verifiche e prove previste ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 753/80.

In particolare l'obiettivo ha riguardato l'esecuzione di verifiche e prove tecniche presso gli esercenti di pubblici servizi di trasporto, per l'attivazione o riattivazione in sicurezza di impianti e materiale rotabile in ognuno dei settori di interesse.

Quanto alla **sicurezza del trasporto stradale**, il Ministero, tra le varie attività ed iniziative, collabora con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno per la programmazione ed effettuazione dei **controlli su strada** finalizzati al miglioramento del livello di sicurezza ed a fornire maggiori standard per l'equilibrio del mercato dell'autotrasporto.

Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l'ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei *"controlli integrati"*, riguardanti:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- il controllo sui conducenti di veicoli industriali, volto a verificarne la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;

- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'attività di controllo è pianificata a livello centrale, in stretta collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno, in otto giornate ogni mese.

L'obiettivo, per il 2014, ha previsto 15 operazioni trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese; mettendo in campo contestualmente e per più giorni di seguito tutti i CMR disponibili e gli altri tipi di dispositivi di controllo. In ogni giornata è stato coinvolto un numero di pattuglie variabile in relazione alla disponibilità dei CMR.

I risultati dell'attività di controllo svolta nel 2014 si possono così riassumere:

<i>ATTIVITA'</i>	<i>2.013</i>	<i>2.014</i>	<i>VARIAZIONE RISPETTO AL 2013</i>
servizi effettuati	2.200	2.227	1,23
veicoli controllati nei servizi congiunti	29.870	29.060	-2,71
veicoli controllati con i CMR	26.033	27.345	5,04
di cui controlli su veicoli italiani	21.820	21.708	-0,51
di cui controlli su veicoli stranieri	8.050	7.352	-8,67
infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	27.603	26.307	-4,70

Oltre alle operazioni concertate, le Direzioni generali territoriali - DGT in ambito periferico d'intesa con i Compartimenti della Polizia Stradale e le altre Forze di Polizia, hanno programmato mensilmente e realizzato ulteriori dispositivi di controllo congiunto. Inoltre, in attuazione della Direttiva n. 1 del 2013 del Capo Dipartimento, che prevede – in collaborazione con la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale – la partecipazione di unità della Sede centrale al fine di ampliare e ottimizzare, anche con scopi didattici ed addestrativi, l'attività di controllo sui veicoli commerciali, è stato avviato un piano di interventi. L'intera attività di controllo è stata costantemente monitorata e mensilmente analizzata con elaborazioni statistiche.

Dall'analisi, si registra per il 2014 un lieve calo dell'attività di controllo rispetto al 2013, i veicoli controllati nei servizi congiunti sono scesi del 3% , ciò è dovuto in parte ai maggiori impegni istituzionali degli agenti di Polizia Stradale per il semestre italiano di Presidenza del Consiglio dell'Unione Europea.

Si conferma invece l'incremento dei controlli compiuti con i CMR che sono cresciuti del 5%.

✓ *Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo*

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità”, al programma 13.9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”.

L'obiettivo per il miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo è stato perseguito attraverso il controllo, presso i siti dei cantieri navali, dell'applicazione delle disposizioni normative in materia di igiene e sicurezza del lavoro, con l'intento di verificare altresì l'eventuale sussistenza di siti produttivi

attrezzati o attrezzabili per cogliere le opportunità offerte dalle **normative internazionali - convenzione IMO e di Hong Kong 2009 - e comunitarie per il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente**.

Sono stati effettuati 10 sopralluoghi presso i siti dei cantieri per l'acquisizione di informazioni tecniche e procedurali sulle attività di manutenzione, riparazione e trasformazione navale e sull'eventuale prospettiva di un'estensione della loro produzione alle attività di demolizione navale, da svolgersi con le più stringenti modalità operative imposte dalla predetta Convenzione e dal Regolamento U.E. n. 1257/2013. In Italia, pur non essendoci realtà cantieristiche navali dedicate esclusivamente alla demolizione navale, sono presenti alcuni cantieri dediti alle attività di manutenzione, trasformazione e riparazione navale che operano su materiali da smaltire o riciclare in modo sicuro e compatibile con l'ambiente. Tenuto conto di quanto sopra e dell'acquisizione di ogni utile elemento conoscitivo anche per quanto riguarda la situazione lavorativa dei cantieri, si è provveduto ad individuare l'Autorità Marittima competente (e/o Autorità Portuale), la ASL competente, nonché ad acquisire la stima delle spese e dei costi sostenuti dai cantieri (negli ultimi tre anni) per adeguamenti strutturali e/o a normative legislative, ad esempio, impiego dei chimici del porto, delle guardie ai fuochi, se le attività non vengono svolte in auto-produzione, i corsi di addestramento dedicati al personale, i corsi di aggiornamento sulla sicurezza, ecc.... I 10 sopralluoghi effettuati hanno consentito di operare una verifica sul territorio circa le potenzialità di eventuali strutture cantieristiche di tornare sul segmento produttivo della demolizione navale, dopo che, negli ultimi decenni, le imprese italiane hanno dovuto forzatamente abbandonare detta attività a causa dell'insostenibile concorrenza di Paesi con costi di produzione decisamente più bassi e meno rispettosi delle normative a tutela dell'ambiente. Sono stati curati i contatti anche con due Autorità portuali in ragione del ruolo che esse svolgono in materia di regolamentazione delle attività industriali che si svolgono nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza.

Gli accertamenti effettuati nel corso delle varie visite conoscitive hanno offerto un quadro dettagliato ed esauriente delle attuali dotazioni impiantistiche, dei programmi di sviluppo aziendale, dell'organizzazione dei profili di igiene e sicurezza del lavoro dei siti produttivi visitati, nonché delle criticità operative riscontrate dagli operatori del settore. I sopralluoghi hanno così consentito di verificare il sostanziale rispetto delle disposizioni in materia di igiene e sicurezza del lavoro relative alle attività di manutenzione, riparazione e trasformazione navale attualmente effettuate nei predetti siti. E' sostanzialmente emerso altresì che, qualora le realtà produttive in questione volessero, sussistendone i presupposti di mercato, orientarsi verso un'estensione delle loro attività alla demolizione navale, occorrerebbero ulteriori significativi investimenti sia in impianti sia in personale specializzato, il che, soprattutto nell'attuale congiuntura economica, sarebbe possibile solo se fossero disponibili forti incentivi di parte pubblica (peraltro difficilmente giustificabili a livello comunitario). Dal che si evince che il dumping socio-ambientale messo in atto da altri Paesi, quali la Slovenia, la Croazia, la Turchia, il Bangladesh ed altri Stati dell'Asia, continua a rendere più attrattive le realtà industriali di tali Paesi per un'attività a non elevato valore aggiunto qual è la demolizione delle navi. E' emersa altresì dai sopralluoghi una diffusa esigenza di sburocratizzazione e semplificazione delle normative vigenti, di cui occorrerà tener conto nelle sedi opportune.

- ✓ ***Nuovo Regolamento europeo sui prodotti da costruzione: controlli dei requisiti dei prodotti da costruzione***
- ✓ ***Attività di vigilanza sui prodotti da costruzione per uso strutturale***
- ✓ ***Semplificazione delle procedure amministrative per la sicurezza delle dighe***
- ✓ ***Messa in sicurezza delle costruzioni di competenza del Ministero***