

## Interventi sulla rete ferroviaria (importi in milioni di Euro)

n.	OPERE	IMPORTO NETTO LAVORI AGGIORNATO	Importo totale produzione al 30.11.2014	% avanzamento lavori al 30.11.14	Importo produzione stimata dal 1.12.2014 al 30.11.2015	provisione % avanzamento lavori al 30.11.15	Importo produzione dal 1.12.2014 al 31.5.2015 (obiettivo)	I periodo		II periodo		Importo totale produzione realizzata al 30.11.2015	% avanzamento lavori realizzati al 30.11.15	Importo produzione dal 1.12.2014 al 31.5.2015 (consuntivo)	Importo produzione dal 1.6.2015 al 30.11.2015 (consuntivo)							
								754,1	64%	25,20	759,3					66%	10,08	15,12	821,3	71%	34,80	52,36
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,3	754,1	64%	25,20	759,3	66%	10,08	15,12	821,3	71%	34,80	52,36									
2	0240 - Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	642,4	164,4	26%	24,00	188,0	29%	7,20	16,80	189,8	30%	9,00	16,84									
3	0260_Ant_Gare - Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,7	26,8	18%	0,98	27,8	19%	-	0,98	34,6	23%	3,90	3,87									
4	0267 - Ant_Gare - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	223,0	125,8	47%	0,73	126,5	57%	-	0,73	141,9	64%	12,40	3,69									
5	0081 - Potenziamento infrastrutturale: completamento raccordo Garfagnana e raddoppio Solignano - Fomovo	557,1	528,2	86%	12,60	540,8	97%	3,78	8,82	550,7	99%	9,00	13,48									
6	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	322,0	217,9	65%	5,09	223,0	68%	2,04	3,06	223,2	68%	0,90	4,34									
7	1280 - Adeguamento sagoma gallerie C gallerie Direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	83,4	79,9	93%	0,30	80,2	96%	-	0,30	80,4	96%	0,20	0,28									
8	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Finestorto-Castelbuono	938,8	233,6	23%	23,40	257,0	27%	9,36	14,04	262,9	28%	9,40	19,91									
9	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,6	302,4	61%	14,45	316,9	66%	4,34	10,12	329,9	69%	11,50	15,96									
10	0052 - Realizzazione quadruplicamento Porta Susa - Susa	1.040,7	972,6	92%	5,74	978,3	94%	1,72	4,02	978,3	94%	0,60	5,15									
11	0239 - Variante di Gozzano	31,0	28,4	91%	0,05	28,4	92%	-	0,05	28,6	92%	0,20	0,06									

o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il Paese sta attraversando;

- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

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

Nel corso del 2015, l'attività istruttoria da parte dei competenti uffici del Ministero si è svolta senza particolari criticità e sono stati erogati tutti i finanziamenti relativi ad istanze regolarmente pervenute.

Con riferimento al *settore ferroviario*, i risultati delle attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI, hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni. La scheda riassuntiva dell'avanzamento della produzione economica degli interventi realizzati da RFI, presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti, di seguito riportata, illustra l'andamento semestrale degli importi di realizzazione, ponendo a confronto i valori stimati come obiettivo con quelli computati a consuntivo alla fine del periodo di riferimento.

- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le Regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna Regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

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

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

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata", l'indicatore è l'incremento annuale del "*load factor*" (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle Regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del *load factor*;
- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi", l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turnover per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso

Si è provveduto, relativamente ai quattro trimestri 2015, alla raccolta ed alla elaborazione dei dati pervenuti dall'ENAC e quindi alla verifica (attraverso apposite schede sia analitiche mensili che di sintesi trimestrali) della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate dal vettore Alitalia CAI, operante le rotte in questione, ed il numero di frequenze minime previste dal decreto ministeriale 15 gennaio 2014, n. 5.

Dall'elaborazione dei dati suddetti, si evince che il vettore non ha rispettato l'operativo dei voli previsti; lo scostamento, infatti, si concretizza in una percentuale di voli non effettuati pari al 2,35%.

In ragione di quanto sopra, è stato interessato l'ENAC per l'accertamento delle responsabilità del vettore, al fine di applicare le previste penali.

Un'importante attività del Ministero, riguarda *il finanziamento degli Enti locali*, finalizzato al potenziamento ed all'efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati.

La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli Enti beneficiari, propedeutica all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L'obiettivo collegato a tale attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

L'articolo 16 bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, ha istituito il "*Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico*". Tale Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281, ed è diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del Fondo pari a circa 5 miliardi di euro; a decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

E' stato altresì predisposto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di riparto alle regioni dell'acconto pari al 60% del Fondo di 5 miliardi di euro, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013.

L'acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle Regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato D.P.C.M..

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

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le Regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;

della portualità all'interno del sistema logistico locale e di quello complessivo del Paese.

L'attività svolta al riguardo trova altresì un raccordo con le altre azioni che il Ministero sta mettendo in campo per la logistica e la portualità al fine di potenziare le capacità competitive dei porti italiani rispetto ad alcuni temi di scottante attualità come il gigantismo navale, i dragaggi, la necessità di attrazione di investimenti e di grandi *partnership* industriali, l'aumento della concorrenza in Nord Europa, Nord Africa, area Baltica ed Estremo Oriente e, da ultimo, non potrà che essere di ausilio al Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che sarà istituito presso il Ministero e che avrà il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le priorità di sviluppo del sistema portuale nazionale, la coerenza delle pianificazioni e programmazioni delle singole Autorità con tali priorità, le più opportune attività promozionali del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali.

✓ **Miglioramento dei servizi di trasporto**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "Diritto alla mobilità", al programma 13.4 "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", al programma 13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" e al programma 13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale".

L'attività di **monitoraggio sulla regolarità del servizio aereo** è stata attuata attraverso il monitoraggio dei voli di collegamento da e per la Sicilia e le sue isole minori effettuata da al vettore Alitalia CAI, aggiudicataria la gara europea bandita per l'assegnazione in esclusiva dei collegamenti:

- Pantelleria – Trapani;
- Pantelleria – Palermo;
- Lampedusa – Palermo;
- Lampedusa – Catania.

I predetti collegamenti sono stati sottoposti ad oneri di servizio pubblico dal decreto ministeriale 15 gennaio 2014, n. 5.

Le frequenze minime per le rotte sopraindicate hanno previsto:

- Pantelleria – Trapani: 2 voli al giorno in andata e 2 voli in ritorno per tutto l'anno;
- Pantelleria – Palermo: 2 voli al giorno in andata e 2 voli in ritorno per tutto l'anno; 1 ulteriore volo giornaliero in andata e ritorno, da effettuarsi nei giorni di venerdì, sabato e domenica nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre;
- Lampedusa – Palermo: 2 voli al giorno in andata e 2 voli in ritorno per tutto l'anno, 1 ulteriore volo giornaliero in andata e in ritorno nel periodo dal 1° maggio al 30 giugno e dal 1° ottobre al 31 ottobre; 2 ulteriori voli giornalieri in andata e 2 voli in ritorno nel periodo dal 1° luglio al 30 settembre;
- Lampedusa – Catania: 1 volo in andata e in ritorno nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì nel periodo dal 1° ottobre al 31 maggio; 1 volo giornaliero in andata e in ritorno, da operarsi dal 1° giugno al 30 settembre.

✓ ***Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche***

L'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" ed è diretto al rafforzamento dell'attività di vigilanza del Ministero sulle Autorità portuali. Tale finalità è perseguita attraverso una serie di ispezioni mirate e straordinarie, intese ad esaminare *in loco* specifiche problematiche di taluni porti, anche allo scopo di prepararli all'avvento del nuovo ordinamento di settore scaturente dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e di garantire, nelle more, una maggiore omogeneità nella regolazione di diverse attività di competenza. Scopo dell'attività ispettiva svolta è stato, quindi, principalmente, di individuare ed analizzare talune specifiche criticità degli scali marittimi nazionali oggetto di ispezione e, prospettando idonee soluzioni al riguardo, di stimolare il miglioramento della *performance* di tali Enti.

Il riferimento-chiave per rendere proficue le attività ispettive straordinarie in argomento è stato rappresentato dalle priorità strategiche del nuovo Piano e dalle azioni da esso previste per consentire all'intera portualità nazionale di essere protagonista di una svolta forte e decisa in direzione del carattere sistematico dell'offerta portuale del nostro Paese, in modo da mettere le realtà italiane in condizione di attivare interventi idonei a superare le "strette" e lungaggini burocratiche che sono state individuate nelle linee d'azione del Piano quali elementi di criticità del sistema portuale italiano e che l'Amministrazione intende superare.

Gli approfondimenti effettuati congiuntamente con i vertici delle singole autorità portuali hanno compreso anche contatti con i dirigenti delle stesse, incontri con i terminalisti e con gli altri operatori dei porti esaminati, visione diretta delle attività impiantistiche, disamina dell'assetto del lavoro portuale dopo 20 anni dalla legge di riforma del 1994, verifiche sullo stato dell'arte dei dragaggi e sull'allocazione delle attività produttive ed imprenditoriali, nonché sulla qualità dell'attività di regolazione e sui processi di ottimizzazione dei collegamenti con la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale, al fine di raccogliere dati utili per l'attuazione della strategia delineata dal Ministero e riferire opportunamente al Ministro per affinare l'approccio strategico della riforma *in fieri* e, conseguentemente, consentire al Paese di cogliere appieno la vasta gamma di opportunità di crescita e sviluppo ad essa strettamente correlati, contrastando la perdita di competitività che l'Italia sta subendo, come dimostrato dal differenziale di crescita tra i porti del Mediterraneo a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell'area.

Le varie tematiche trattate hanno permesso al Ministero di arricchire con esperienze e casi concreti il già ragguardevole bagaglio di conoscenze necessarie al "salto di qualità" che si intende imprimere ai porti nazionali, nell'ottica anche dello sviluppo dell'intermodalità e del trasporto sostenibile, con l'obiettivo, pertanto, di agevolare e promuovere forme di riorganizzazione degli assetti strutturali, infrastrutturali ed economici dei porti, volte al rafforzamento del ruolo

*Interventi nel settore delle metropolitane (importi in milioni di Euro)*

Importi in milioni di Euro

N.	OPERE	IMPORTO ASSASSO A FIDUCIARMENTO	IMPORTO CONTRATTIZZATO LAVORI	Importo produzione adotta al 31.12.14	Produzione adottata al 31.12.14 (5)-(7)-(8)	Importo totale produzione adottata al 31.12.14 (6)-(7)-(8)	% totale prelievo adotta al 31.12.14 (8)/(6)	Importo produzione adotta al 31.12.14 (5)-(7)	Importo produzione adottata al 31.12.14 (8)	Importo produzione adottata al 31.12.14 (9)	Importo produzione adottata al 31.12.14 (10)	Importo produzione adottata al 31.12.14 (11)
1	VERONA: Rete tranviaria urbana	130,77	115,51	0,68	12,79	12,85	17,27%	1,28	11,00	11,00	1,29	1,31
2	VENEZIA: Linea tranviaria Casale - Mestre - Venezia - Venezia	371,29	166,03	184,00	2,50	186,00	159,00%	2,00	---	---	2,00	---
3	MILANO: Metropolitane linea metropolitana San Cristobal - Anzio	1819,70	1619,70	312,50	184,58	607,35	27,89%	82,35	106,54	106,54	31,56	28,15
4	MILANO: Metropolitane linea metropolitana Caspary - San Siro	573,83	871,80	818,30	53,08	871,80	100,00%	53,08	---	---	48,42	4,57
5	ROMA: Servizi - Nuova linea Fermi - Ter. St. Carlo	131,44	111,46	63,10	3,00	66,10	58,25%	1,50	1,50	1,50	0,89	0,94
6	PERCORSO DEL SUD (L.5) - Adeguatezza economica impianti	44,00	38,16	31,50	0,80	38,16	100,00%	0,80	---	---	0,80	0,80
7	PALERMO: Sistema tranviario	242,02	220,12	195,50	35,62	228,12	150,03%	20,02	18,00	18,00	18,40	13,10
8	PALERMO: Metropolitana Casoria-Leti	192,10	104,22	1,80	46,00	46,00	48,89%	21,00	24,00	24,00	2,29	---
9	VERONA: Cascinetta - Casale - Giuvani Verdi	27,34	19,11	0,58	18,53	19,11	100,00%	7,50	10,62	10,62	5,12	5,13
10	FERRARA: Carcinetti - Marconi - Marconi	91,20	78,31	60,00	18,31	78,31	100,00%	18,31	---	---	3,80	14,79
Totale		3.204,79	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

La tabella di seguito riportata, contenente gli esiti dell'attività di monitoraggio, espletata sui soggetti attuatori, evidenzia le criticità riportate di seguito.

Gli interventi relativi alla linea tranviaria di Venezia, alla Metropolitana M5 di Milano e alle Ferrovie del Sud-Est si sono conclusi con l'apertura al pubblico esercizio; si è altresì aperto all'esercizio il sistema tranviario di Palermo benché dal monitoraggio non risulti ancora un avanzamento del 100% per alcune opere accessorie al sistema ancora in corso; inoltre ha raggiunto un avanzamento del 100% anche la tratta Borgo-Nesima della Ferrovia Circumetnea.

Per quanto concerne il sistema filoviario di Roma si può constatare un raggiungimento della produzione leggermente inferiore a quella stimata per l'anno 2015; in ogni caso occorre considerare che era previsto per l'anno in corso un avanzamento dei lavori estremamente limitato. Tale situazione deriva dal fatto che l'importo contrattuale riportato nella tabella è relativo ad entrambe le tratte del sistema filoviario Eur-Tor de Cenci ed Eur-Tor Pagnotta, delle quali solo la seconda risulta in corso d'opera (e peraltro quasi completata), mentre l'altra, pur essendo appaltata, presenta un avanzamento nullo dei lavori, per una serie di problematiche nell'attuazione.

Per alcuni degli interventi, di seguito elencati, sono state riscontrate delle criticità che hanno provocato una produzione sensibilmente inferiore a quella stimata.

- Comune di Verona: Rete filoviaria urbana
- Comune di Milano: Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo-Linate
- Comune di Palermo: Metroferrovia Giachery-Lolli
- Ferrovia Circumetnea: Metropolitana Galatea-Giovanni XXIII

morosità incolpevole che consentono l'accesso ai contributi, al fine di destinare le somme disponibili per fronteggiare le situazioni di maggior disagio abitativo.

Il Ministero svolge essenzialmente, nell'ambito delle competenze attribuite nell'attuale assetto istituzionale, il compito di ripartire alle Regioni la dotazione annuale dei fondi, ferma restando l'individuazione dei requisiti per l'accesso ai contributi, ed il successivo monitoraggio sulla loro utilizzazione. Obiettivo del monitoraggio è accertare, tra l'altro, la correttezza dell'azione amministrativa avviata dalle Regioni e degli Enti locali.

Il monitoraggio al 30 novembre 2015 rappresenta che su un totale di 82,2 milioni di euro disponibili (di cui 68,5 statali), le risorse assegnate dalle Regioni ai Comuni si attestano a 43,77 milioni, mentre quelle effettivamente trasferite sono complessivamente pari a 30,55 (annualità 2014 e 2015). Il numero dei beneficiari di contributi assegnati a livello nazionale è pari a 2.069, due volte e mezzo circa rispetto allo stesso dato al 30 settembre 2015.

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

#### ***Obiettivi strategici correlati:***

##### ***✓ Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità”, al programma 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”, per gli interventi prioritari in materia di metropolitane.

Quanto al ***rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane***, l'obiettivo ha riguardato l'attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa.

E' stato monitorato lo stato di attuazione degli interventi mediante attività di controllo, di coordinamento, di monitoraggio ed ispettiva, per verificare, anche, se l'“eseguito” e la “spesa” siano effettivamente rispondenti ai progetti ed ai quadri economici ammessi a contributo. La garanzia del cofinanziamento da parte dell'Ente locale beneficiario del contributo, prevista da specifici impegni assunti formalmente, è assicurata dal fatto che l'erogazione per il pagamento dei singoli stati di avanzamento lavori grava in parte sulle risorse statali e in parte sul cofinanziamento dell'Ente locale con una percentuale di contribuzione pari a quella riconosciuta per l'intervento nella sua globalità.

L'erogazione dei finanziamenti statali viene sospesa nel momento in cui si accerta che gli interventi eseguiti non abbiano rispondenza con quelli ammessi a contributo. In tale ultimo caso, qualora la variante comporti un aumento dei costi dell'intervento, l'erogazione può riprendere solo se l'Ente beneficiario garantisce il necessario cofinanziamento.

In particolare, nell'anno 2015, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati sia con le risorse della legge n. 211/92 che con le risorse dei fondi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate). L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori, nel supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dagli Enti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

pubbliche incompiute, registrando un incremento pari a circa il 26% rispetto al 2014.

Dal confronto dei dati relativi all'anno 2014, per alcune Regioni si registra una lieve diminuzione del numero delle opere incompiute, mentre per altre si osserva un cospicuo incremento di detto numero, in gran parte conseguente all'azione di sensibilizzazione operata dal Ministero nei confronti delle stazioni appaltanti finalizzata all'alimentazione la banca dati. Tutti i dati forniti dai soggetti interessati sono confluiti nel Sistema Informatico di Monitoraggio delle Opere incompiute (SIMOI), reso operativo nella pagina web [www.serviziocontrattipubblici.it](http://www.serviziocontrattipubblici.it) e consultabile dal sito istituzionale del Ministero. Accanto alla suddetta operazione ricognitiva l'Amministrazione ha, inoltre, sviluppato alcune ipotesi normative, in fase di valutazione, che prevedono specifiche azioni finalizzate alla promozione del completamento delle opere pubbliche incompiute inserite ovvero alla loro definitiva dismissione. Si tratta di misure volte, da una parte, a contrastare il fenomeno e, dall'altra, ad individuare le cause ostative all'ultimazione delle opere stesse nonché alla definizione degli strumenti più idonei per favorirne il completamento e la fruibilità, incentivando, per quanto possibile, anche il coinvolgimento ed il finanziamento da parte di soggetti pubblici e privati interessati alla gestione delle opere una volta completate.

Il Fondo per la cosiddetta "*morosità incolpevole*" rappresenta uno strumento di sostegno al reddito per le categorie sociali più deboli consentendo l'erogazione di contributi a favore di inquilini che per intervenuta perdita o riduzione del reddito non riescono più a corrispondere il canone di locazione. Si tratta, in sostanza, di uno strumento a forte valenza sociale da intendere come ammortizzatore che facilita il pagamento dei canoni di locazione riducendo, al contempo, il fenomeno della morosità.

Il comma 5, dell'articolo 6, del decreto legge 31 agosto 2013, n. 102, istitutivo del predetto Fondo, ha disposto che la disponibilità annuale venga ripartita tra le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti Stato-Regioni e che, in sede di primo riparto, vengano stabiliti i criteri e le priorità da rispettare nei provvedimenti comunali che definiscono le condizioni di morosità incolpevole che consentono l'accesso ai contributi.

Il medesimo comma 5 ha poi stabilito che le risorse del Fondo siano assegnate prioritariamente alle regioni che abbiano emanato norme per la riduzione del disagio abitativo, che prevedano percorsi di accompagnamento sociale per i soggetti sottoposti a sfratto, anche attraverso organismi comunali e che, a tal fine, le Prefetture-Uffici territoriali del Governo adottino misure di graduazione programmata dell'intervento della forza pubblica nell'esecuzione dei provvedimenti di sfratto.

Conseguentemente, è stato stabilito che il 70% delle risorse disponibili venisse ripartito tra tutte le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano, mentre il restante 30% venisse ripartito esclusivamente tra le Regioni che avevano emanato norme per la riduzione del disagio abitativo, prevedendo percorsi di accompagnamento sociale.

La norma soprarichiamata ha inoltre previsto l'individuazione dei criteri e le priorità da rispettare nei provvedimenti comunali che definiscono le condizioni di

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVO STRATEGICO
2. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche
		14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità 14.11 Sistemi stradali, 14.11 Sistemi stradali,	Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie
3. INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	13. Diritto alla mobilità	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana
		19.02 Politiche abitative, 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane
		13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche
		13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Miglioramento dei servizi di trasporto

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVO STRATEGICO
4. IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità
	32. Servizi istituzionali e generali Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi generali per Amministrazioni di competenza	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2015

**Spesa per missioni, programmi e priorità politiche**

**Tavola 5**

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamanti						Impegni (a)			Spese di cassa (a1)			R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)											
			2014 (c)		2015 (c)		2016 (e)		2017 (e)		2014		2015		2014		2015		2014		2015		A		B		C		
4. L'Italia in Europa e nel mondo	4.16 Cooperazione economica, finanziaria o infrastrutturale		192	94	95	117	192	94	3.969																				
			192	94	95	117	192	94	3.969																				
Totale	7. Ordine pubblico e sicurezza	SICUREZZA	757.855	769.357	748.727	707.602	711.063	700.552	711.018	752.014	11.286	11.054																	
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	APREGGI RIFORMATORI E RIFORMAMENTO DEL MINISTERO	354.496	342.817	263.555	252.454	318.900	324.074	308.728	296.950	3.806	3.528																	
			336.593	252.823	330.011	290.894	334.400	234.851	207.805	308.554	207.805	97	98																
	13.2 Andamento ed inimmobilità	SICUREZZA	125.788	165.334	101.748	72.003	82.707	147.489	73.707	117.498	32	67																	
	13.3 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	INCREMENTO DI SICUREZZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI AEREA	49.489	505.912	613.979	431.546	48.983	259.547	16.465	467.035	66	56																	
	13.3 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INVESTIMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI LOCALI	5.727.931	5.868.811	5.777.508	5.684.412	5.603.380	5.607.022	5.404.117	78	72																		
	13.3 Sviluppo e sicurezza della mobilità aerea e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	INVESTIMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA INTERNE	900.547	746.519	707.154	685.005	746.974	627.285	832.559	845.995	161	158																	
Totale			7.494.812	8.183.256	7.793.955	7.563.857	7.195.356	7.149.636	7.141.393	4.290	3.979																		

14. Infrastruttura pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici idraulici, elettrici	50.137	66.623	61.604	61.664	39.057	62.948	37.488	60.805	274	423	X
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regimentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	7.546	7.348	4.660	4.640	54.396	6.304	5.322	6.611	56	52	X
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali adeguate abitabilità	3.402.778	3.351.271	2.314.715	1.993.001	2.633.012	2.973.285	2.655.328	2.668.167	1.559	1.610	X
	14.11 Sistemi autostradali, interventi ed intermodali	1.631.254	982.272	2.513.155	2.655.629	1.427.177	791.560	1.650.468	653.276	64	307	X
Totale	17.6 Ricerca ed sviluppo nel settore dei trasporti	5.091.717	4.390.314	4.894.134	4.732.164	4.354.182	3.834.097	3.971.594	3.408.959	1.954	2.392	X
	18.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	4.382	4.152	4.150	1.605	4.161	4.110	4.155	4.282	-	-	X
Totale	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	4.382	4.152	4.150	1.605	4.161	4.110	4.153	4.282	-	-	X
	32.2 Indirizzo politico	327.439	454.275	276.432	248.944	284.146	409.917	272.438	341.485	64	65	X
Totale	32.2 Indirizzo politico	327.439	454.275	276.432	248.944	284.146	409.917	272.439	341.485	64	65	X
	32.3 Servizi e istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	14.095	14.289	13.157	13.145	11.725	11.973	11.818	11.518	177	178	X
	32.3 Servizi e istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	73.807	55.593	30.167	29.337	66.229	49.628	65.023	50.832	1.067	607	X
Totale	33.1 Fondi da ripartire	87.902	72.882	43.324	41.502	78.654	61.599	80.841	62.750	1.244	785	X
	33.1 Fondi da ripartire	3.680	6.657	46.717	52.328	-	481	3.667	4.143	-	-	X
Totale		3.680	6.657	46.717	52.329	-	481	3.667	4.143	-	-	X

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto dell'anno 2014 e dell'anno 2015. Per il programma 7.7 sono indicati gli anni-persona del personale civile e militare.
(c) A: basso B: medio C: alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.
(d) stanziamenti definitivi di competenza.
(e) previsioni degli stanziamenti di competenza contenute nella legge 28 dicembre 2015, n. 209 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017

***ALLEGATI***