

Sommario

Premessa	3
1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche	4
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione	4
3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane.....	4
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti.....	8
Priorità politica 1 – “Sicurezza”	9
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	9
✓ Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	9
✓ Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	13
✓ Miglioramento della sicurezza pubblica e privata.....	18
✓ Miglioramento della qualità delle costruzioni.....	18
✓ Miglioramento della qualità della progettazione delle opere	18
✓ Pericolosità sismica e sicurezza delle costruzioni.....	18
✓ Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	19
✓ Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	26
Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”	35
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	35
✓ Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie	35
✓ Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche.....	35
✓ Rilancio degli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana ed attuazione degli strumenti a sostegno del disagio abitativo	43
Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”	47
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	47
✓ Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane	47
✓ Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche	49
✓ Miglioramento dei servizi di trasporto	50
✓ Efficientamento dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi.....	64
Priorità politica 4 – “Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero”	66
<i>Obiettivi strategici correlati:</i>	66
✓ 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.....	66
✓ Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi	68
<i>Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2016.....</i>	<i>69</i>
<i>Tavola 2 – Personale civile.....</i>	<i>72</i>
<i>Tavola 2 bis – Personale militare.....</i>	<i>73</i>
<i>Tavola 3 – Personale civile.....</i>	<i>74</i>
<i>Tavola 3 bis – Personale militare.....</i>	<i>75</i>
<i>Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2016 correlati alle priorità politiche, missioni e programmi.....</i>	<i>76</i>
<i>Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche</i>	<i>78</i>

Premessa

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

Dette relazioni sono predisposte sulla base di un'istruttoria effettuata dagli Organismi indipendenti di valutazione della *performance*, secondo le Linee di indirizzo fornite, ai sensi del richiamato articolo 3, comma 69, dall'ex Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato. Come è noto il suddetto Comitato è stato soppresso in base a quanto disposto dall'articolo 19, comma 14 e 14-*bis* del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito in legge 11 agosto 2014, n. 114 e le funzioni di supporto dell'autorità politica delegata per il coordinamento in materia di controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato sono state attribuite all'Ufficio per il programma di Governo della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate Linee di indirizzo, gli esiti dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2016, con particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli ed ai risultati raggiunti.

Inoltre, come richiesto dalla Ragioneria generale dello Stato, con circolare n. 38/2010, attuativa del decreto legge n. 185/2008, art. 9, commi 1-*ter* e 1-*quater* e del decreto legge n. 78/2009, art. 9, comma 1, lettera a), punto 3), alla presente relazione è allegato il Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocatione delle relative risorse in bilancio (Allegato n. 1).

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche realizzate nell'anno 2016, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 286 del 7 agosto 2015 (Allegato n. 2).

Priorità politica 1 – “Sicurezza”

Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”

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

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

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

Le missioni ed i programmi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2016, con l'indicazione delle connesse attività, sono riportate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tavola 1 (pag. 69), desunto dal documento “*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2016*”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

L'organizzazione di primo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è delineata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, n. 346, disciplina le strutture ministeriali di secondo livello, ossia di livello dirigenziale non generale.

Il Ministero è articolato in due Dipartimenti che assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e che 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:

- Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72; il Corpo delle Capitanerie di porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della Navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;
- 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 per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, istituita, con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 149 e successive modificazioni, ai sensi dell'articolo 163, lett. b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che ha compiti di indirizzo e pianificazione strategica, impulso, analisi, studio, ricerca, progettazione, supporto ed alta consulenza in materia di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, oltreché di sorveglianza e monitoraggio sulla loro realizzazione;
- Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO) istituito con decreto ministeriale 15 aprile 2002;
- Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 17 maggio 1999, n. 44, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;
- 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.

Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione CDR n. 1

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

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

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

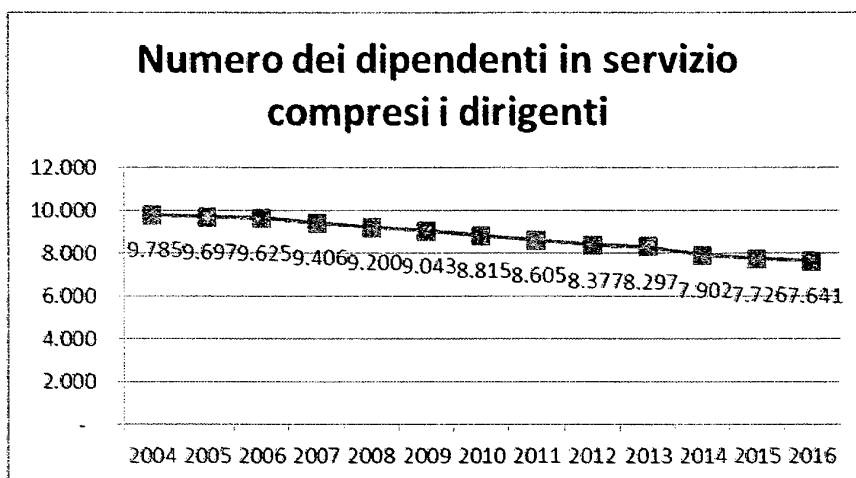
Consiglio superiore dei lavori pubblici CDR n. 5

La dotazione organica, di cui alla seguente tabella, è stata definita, da ultimo, con il D.P.C.M. 30 settembre 2014, la cui emanazione si è resa necessaria per tenere conto dell'avvenuto trasferimento dei dipendenti provenienti da Anas S.p.A. (Ispettorato Vigilanza Concessionarie Autostradali).

Qualifica	Dotazione organica (D.P.C.M. 30 settembre 2014)
Dirigente I fascia	39
Dirigente II fascia	195
Totale dirigenti	234
Area III	2.634
Area II	4.619
Area I	507
Totale Aree	7.760
Totale Generale	7.994

I dati relativi all'evoluzione temporale dei presenti in servizio, di seguito illustrati sia in tabella che in grafico, mostrano una evidente contrazione, con il passaggio dalle complessive 9.785 unità del 2004 alle attuali 7.638 unità nel 2016.

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2004	9.785	-	-
2005	9.697	-88	-0,90
2006	9.625	-72	-0,74
2007	9.406	-219	-2,28
2008	9.200	-206	-2,19
2009	9.043	-157	-1,71
2010	8.815	-228	-2,52
2011	8.605	-210	-2,38
2012	8.377	-228	-2,65
2013	8.297	-80	-0,95
2014	7.902	-395	-4,76
2015	7.726	-176	-2,23
2016	7.641	-85	-1,10



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.

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

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2016		2015	2016
Ufficiali Ammiragli	23		18	17
Capitani di Vascello	118		129	122
Totale dirigenti	141		147	139
Ufficiali	1.146		1.103	1.212
Sottufficiali	3.506		4.299	4.460
Graduati	6.508		3.700	3.091
Truppa (NON S.P.E.)	1.972		1.696	1.760
Totale personale non dirigente	13.132		10.798	10.523
TOTALE	13.273		10.945	10.662

Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2016 (Tavola 2, pag. 72 e Tavola 2 bis, pag. 73);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo e, ove disponibile, con l'indicazione della retribuzione media (Tavola 3, pag. 74 e Tavola 3 bis pag. 75);

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

Con il decreto ministeriale 8 gennaio 2016, n. 1, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2016, con la quale il Ministro, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, degli articoli 4 e 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e dell'articolo 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, ha individuato gli obiettivi strategici ed operativi da realizzare nei settori di competenza del Ministero, unitamente alle risorse finanziarie, umane e strumentali assegnate a tal fine, nonché per l'ordinaria attività istituzionale, alle strutture di pertinenza.

Nella Tavola 4 (pag. 76) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni ed i programmi e, nella Tavola 5 (pag. 78), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziare, impegnate e spese nell'anno 2016, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2015 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2017 e il 2018. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2015 e il 2016, da tabelle fornite dall'Ufficio centrale di bilancio;
- per il 2017 e il 2018 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2016 con quelli dell'esercizio finanziario 2015 evidenzia, a livello globale, un incremento percentuale delle risorse di circa il 5%. Nel particolare, si evidenzia che:

- la missione "L'Italia in Europa e nel mondo" registra un notevole incremento, pari a circa 2,4 miliardi di euro, dovuto alla reiscrizione di residui, in corso d'anno, impegnati ed erogati in adempimento alle obbligazioni contrattuali derivanti dal contratto stipulato tra il governo libico ed il raggruppamento risultato aggiudicatario della gara pubblica per l'affidamento della direzione del progetto relativo alla realizzazione della superstrada Rass-Ajdair-Imsaad;
- la missione "Ordine pubblico e sicurezza" registra un incremento delle risorse pari al 10,50%;
- la missione "Diritto alla mobilità" registra una diminuzione delle risorse pari a circa il 2%;
- la missione "Infrastrutture pubbliche e logistica" registra un aumento di circa il 19%, dovuto principalmente all'incremento dello stanziamento del programma "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali" (176% di variazione percentuale). La variazione in aumento di tale programma discende dall'applicazione della legge 28 dicembre 2015, n. 208, che, all'art. 1, comma 868, ha previsto che, a decorrere dal 1° gennaio 2016, parte delle risorse iscritte nel bilancio dello Stato destinate ad ANAS confluissero in apposito fondo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- la missione "Ricerca e innovazione" registra un leggerissimo taglio pari ad un decremento dello 0,03%;
- la missione "Casa e assetto urbanistico" registra diminuzione delle risorse pari a circa il 13 %;

- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche” registra una riduzione superiore a circa il 18 %;
- la missione “Fondi da ripartire” registra un lieve incremento del 0,80%.

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

Priorità politica – 1 “Sicurezza”

Obiettivi strategici correlati:

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

Tale obiettivo è collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, ai programmi 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”, 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per le pubbliche calamità*” e 14.11 “*Sistemi stradali ed autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

Quanto alla *sicurezza delle opere di sbarramento*, il Ministero, ai fini della tutela della pubblica incolumità, approva i progetti delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore ai 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 decreto ministeriale LL.PP. 24 marzo 1982.

L’obiettivo 2016 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 e per l’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, ivi compreso quello delle opere di derivazione, per un totale di 535 dighe;
- esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari;

- esame delle asseverazioni presentate dai concessionari.

I risultati dell'attività svolta nel 2016 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, ivi compreso quello delle opere di derivazione	1.070
esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari	402
esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	2.047

Sempre nell'ambito delle opere di sbarramento, il Ministero ha proseguito, nel corso del 2016, l'attività di coordinamento degli interventi necessari per la **messa in sicurezza delle 14 dighe senza concessionario** oggetto della ordinanza del Capo Dipartimento della protezione civile 9 gennaio 2014 n. 139. L'ordinanza individua la direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ai fini del coordinamento degli interventi di messa in sicurezza, mediante dismissione di quattordici dighe a cura dei soggetti attuatori, tra i quali compaiono anche alcuni Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Posto che tre dighe sono assimilate a briglie (Molinaccio - La Para - Rio Grande), altre due (Bric Zerbino - Pasquasia) risultano prive di invaso in quanto fuori alveo e che per una (Fosso Bellaria), è stato stipulato nel 2015 con il Comune di Civitella Paganico un accordo di programma per la demolizione parziale, essendo la stessa opera abusiva, l'elenco delle dighe interessate agli interventi di messa in sicurezza si è ridotto ad otto: Figoi e Galano (progettazione affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Genova), Montestigliano (progettazione affidata al proprietario), Sterpeto (progettazione affidata al proprietario), Muraglione (progettazione affidata al Comune Montecatini Val di Cecina), Cuba (progettazione affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Palermo), Gigliara Monte (progettazione affidata a provincia di Catanzaro), Muro Lucano (progettazione in corso di affidamento al comune di Muro Lucano).

Inoltre, nel corso del 2016, l'attività del Ministero nell'ambito del sistema di protezione civile è stata espletata con attivazioni (su richiesta delle Prefetture o del Dipartimento della protezione civile) in occasione degli **eventi sismici** (Magnitudo > 4) ed **alluvionali** (Piacenza, Benevento, Sicilia) che hanno interessato anche grandi dighe di competenza, nell'ambito del sistema di allertamento nazionale per rischio idraulico e idrogeologico e nell'ambito del piano nazionale di soccorso sismico.

Si è altresì assicurata la partecipazione al Comitato nazionale di protezione civile ed avviato il programma di aggiornamento dei documenti di protezione civile delle dighe in aderenza alle disposizioni della direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 8 luglio 2014.

Per quanto riguarda, in particolare, **gli eventi sismici che si sono susseguiti dal 24 agosto 2016** è che hanno interessato l'Italia Centrale si riferisce quanto segue.

Il Ministero si è attivato immediatamente con presenza continuativa del proprio rappresentante presso il Comitato operativo nazionale di protezione civile e poi,

su richiesta del Dipartimento della Protezione Civile e a seguito dell'evento del 30 ottobre, presso la Direzione di Comando e Controllo insediata a Rieti. In tale ambito si è costantemente riferito al Sistema di protezione civile (più volte al giorno a partire dalla notte del 24 agosto e poi giornalmente) circa la situazione delle dighe interessate e circa gli esiti dei controlli straordinari ripetutamente attivati. Parimenti, a partire dalla notte del 24 ottobre, è stato attivato il personale tecnico del Ministero e quello della sede coordinata di Perugia dell'Ufficio tecnico per le dighe di Firenze, con presenza continuativa in sede e presso le strutture del Sistema di protezione civile.

Tutte le dighe interessate dalla sequenza sismica sono state oggetto di ispezioni immediate e di asseverazioni straordinarie della sicurezza da parte dei concessionari tramite gli ingegneri designati responsabili della sicurezza, e sono state oggetto di ispezioni tecniche straordinarie da parte dei funzionari del Ministero. Per le 13 dighe più vicine ai due epicentri principali, i sopralluoghi di vigilanza della Direzione sono stati replicati dopo gli eventi di fine ottobre, con l'obiettivo di verificare le eventuali ulteriori conseguenze della sequenza sismica sugli impianti. Il numero di visite straordinarie eseguite sulle dighe è pari a 53, concentrate nel periodo dal 25 agosto al 7 dicembre.

Le asseverazioni straordinarie sono state presentate, completati i controlli, per ogni evento di magnitudo superiore a 4; successive repliche a breve distanza (ad esempio le 14 repliche del 30 ottobre) sono state esaminate dai concessionari nell'ambito di un'unica asseverazione. Nel complesso le asseverazioni straordinarie acquisite ed esaminate, al 17 dicembre 2016, sono state 150.

In relazione a quanto osservato in via diretta e a quanto rilevato strumentalmente in conseguenza del sisma, su alcuni impianti sono disposti provvedimenti provvisori di limitazione precauzionale dell'esercizio, aventi l'obiettivo di sottoporre ad ulteriori verifiche i fenomeni osservati, ovvero di realizzare interventi di manutenzione straordinaria.

Il Ministero ha, inoltre, assicurato l'applicazione delle procedure di vigilanza stabilite dalla normativa e dalle disposizioni correlate e il flusso delle informazioni alle autorità di protezione civile fin dai primi momenti dopo gli eventi principali. I risultati delle attività svolte sono stati comunicati sistematicamente al Sistema di protezione civile nazionale e regionale.

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 dei Provveditorati interregionali per le 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 per le 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.

Nell'ambito della *sicurezza legata alle infrastrutture*, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2016, nell'attività di raccolta e di elaborazione statistica dei dati disponibili sull'incidentalità nei trasporti stradali, con riferimento alla tipologia di strada.

I dati elementari di base sono stati acquisiti dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) e dall'Automobile Club d'Italia (ACI) titolari della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (Programma Statistico Nazionale IST-0042) e localizzazione degli incidenti stradali (Programma Statistico Nazionale IST-0012). Il documento finale, pubblicato sul sito istituzionale, è stato redatto in collaborazione con ISTAT e ACI ed illustra l'evoluzione dell'incidentalità stradale, con l'ausilio di statistiche ed indicatori, ove disponibili a livello di dettaglio territoriale provinciale, per la localizzazione o tipologia di strada (es.: autostrade, strade statali, strade regionali, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed altre strade). Queste informazioni forniscono un valido supporto a livello decisionale, soprattutto in sede di scelte strategiche volte al miglioramento della sicurezza nella mobilità.

La relazione e le informazioni di sintesi prodotte sono diffuse con l'annuale Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

Dal 2016, riguardo al tema della sicurezza legata alle infrastrutture, è stato avviato, in aggiunta a quello ordinario, il *monitoraggio della rete autostradale in*

concessione. Il programma annuale di monitoraggio riguarda un'attività la cui esecuzione è prevista nelle convenzioni stipulate con le società concessionarie ed ha la caratteristica di verificare il rispetto di livelli di servizio mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi da raffrontare a standard prefissati. Le misurazioni vengono effettuate sull'intera rete autostradale gestita dalle società concessionarie, suddivisa in tronchi della lunghezza massima di 80 km ciascuno. I 17 elementi soggetti alla misurazione dei citati parametri riguardano:

- l'illuminazione delle stazioni di esazione, degli svincoli, delle corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio, dei punti di interconnessione e delle gallerie;
- la retroriflettenza e la completezza della segnaletica orizzontale;
- la segnaletica verticale;
- i catadiottri;
- le barriere di sicurezza;
- la pavimentazione;
- la cura del verde;
- la recinzione autostradale.

Il rilevamento di non conformità comporta, oltre all'imposizione alla Società concessionaria del ripristino degli standard, l'applicazione delle penali previste dalle convenzioni. Nel corso dell'anno 2016, sono state effettuate 182 visite complessive che hanno rilevato varie non conformità per le quali sono state attuate le procedure stabilite, relativamente ad ogni infrazione, dalle convenzioni.

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

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità”* ai programmi 13.1 *“Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”*, 13.2 *“Autotrasporto ed intermodalità”* e 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 D.P.R. 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 D.P.R. 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del nulla osta tecnico all'apertura all'esercizio degli impianti e del materiale rotabile; analoghi compiti sono previsti in fase di esercizio attraverso verifiche periodiche.

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

La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (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 ad similari esperienze condotte all'estero, la Direzione generale competente istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire la fase di sviluppo dell'opera, dall'approvazione del progetto definitivo alla fase di messa in esercizio dell'impianto, previo svolgimento delle verifiche e prove previste ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 753/80.

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

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

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:

- controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- 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;
- controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'obiettivo, per il 2016, ha previsto 15 operazioni trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese. Sono state, pertanto, portate a compimento 60 operazioni. L'intera attività di controllo è stata costantemente monitorata e mensilmente analizzata con elaborazioni statistiche, dalle quali risulta una contrazione dei veicoli controllati dovuta sia agli effetti della flessione dei flussi di traffico derivanti dal perdurare della crisi, sia in parte alla sospensione dell'attività di controllo di alcuni CMR, per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per scadenza dei contratti di gestione.

Il Ministero ha inoltre coordinato l'attività di controllo svolta a livello periferico dalle Direzioni generali territoriali in collaborazione con i Compartimenti di Polizia Stradale ed ha predisposto sedute di controllo con il personale della sede centrale appositamente formato ed abilitato in attuazione della Direttiva 2016 del

Capo Dipartimento per i trasporti, al fine di ottimizzare le prestazioni, nell'ambito delle attività di controllo.

Per ampliare la natura delle verifiche effettuate su strada estendendole al rapporto di lavoro del conducente, il 26 febbraio 2016 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali ed il Ministero dell'interno, per la programmazione congiunta di una attività di controllo su strada in tre regioni, cui ha partecipato anche il personale ispettivo delle Direzioni territoriali del lavoro del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

E' stata elaborata, infine, la circolare congiunta con il Ministero dell'interno n. 4091 del 26 febbraio 2016, attuativa della legge 28 dicembre 2015, n. 208, in materia di documentazione relativa allo svolgimento di trasporti internazionali e dell'articolo 46-ter della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Un altro fronte di intervento finalizzato ad innalzare i livelli di sicurezza del trasporto stradale è rappresentato dallo *sviluppo funzionale degli strumenti di diffusione delle informazioni di traffico* del Centro di Coordinamento delle Informazioni sulla Sicurezza Stradale (CCISS).

Uno dei passi fondamentali per veicolare in maniera efficace le informazioni è stato quello di "ripensare" il portale *web* in modo che lo stesso potesse "affiancare" l'utente in un percorso di miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza della circolazione. Il progetto ha previsto una innovazione dei servizi di infomobilità erogati dal CCISS al fine di garantire una maggiore flessibilità di utilizzo e l'integrazione delle informazioni sulla mobilità stradale. La sua attuazione si articola in tre fasi. Le prime due fasi sono state finalizzate alla revisione del portale e si sono concluse, nel quarto trimestre del 2016 con la conclusione dei test di verifica, e, all'inizio del 2017, con l'avvio in esercizio della nuova piattaforma. La terza fase dell'obiettivo si riferisce all'introduzione di un modello previsionale di traffico a breve termine.

In tema di comunicazione, *la campagna pubblicitaria "Sulla buona strada" - edizione 2016* - ha utilizzato messaggi informativi-comunicazionali realizzati con lo scopo di creare una maggior consapevolezza dei rischi legati all'incidentalità stradale, soprattutto di alcuni comportamenti derivanti dal mancato rispetto delle norme del Codice della Strada, sensibilizzando l'opinione pubblica attraverso modalità di comunicazione istituzionale aventi come obiettivo quello di promuovere comportamenti e stili di guida corretti.

Uno degli obiettivi che si prefigge di raggiungere una campagna di comunicazione istituzionale è proprio quello di attirare l'attenzione di chi in quel momento la sta osservando, di trasmettere un messaggio in modo da spingere il pubblico a riflettere sul tema oggetto della campagna. L'immagine giusta stimola la curiosità, ma è il linguaggio usato a garantire l'efficacia del messaggio e il successo della campagna pubblicitaria. Una particolare forma di linguaggio che riguarda le campagne di prevenzione è quella che adotta *frame* negativi, in particolar modo quelli che fanno ricorso alla minaccia e/o alla paura, i cosiddetti *fear appeal*. I messaggi centrati sull'attivazione della paura (o *fear appeal*) prevalgono, ad esempio, nelle campagne indirizzate alla prevenzione ed anche in

quelle sulla sicurezza stradale, in particolare sull'uso dell'alcool e sull'abuso di sostanze stupefacenti alla guida. Un messaggio centrato sull'attivazione della paura può essere ritenuto tale se contiene rappresentazioni visive e/o verbali, raccapriccianti e impressionanti, che mostrano, in maniera più o meno realistica, le conseguenze negative dell'aver adottato comportamenti a rischio. Sono messaggi che spesso rimandano alla morte o ad altri pericoli conseguenti all'infortunio su strada. Tuttavia, ritornando alla definizione di *fear appeal*, per essere considerato tale il messaggio deve essere elaborato con l'intenzione di suscitare paura nel soggetto destinatario e possedere determinati elementi intimidatori quali:

- la rappresentazione di un'alta probabilità di occorrenza dell'evento negativo, ovvero che l'evento indicato come pericoloso ha un'alta probabilità di avere luogo;
- la rappresentazione di un'alta nocività dell'evento negativo, soprattutto in termini di incolumità fisica;
- la presenza, o assenza, di raccomandazioni sul comportamento consigliato come sicuro, ad esempio, l'utilizzo del casco;
- la rappresentazione di un'alta efficacia del comportamento suggerito.

Per quanto riguarda invece gli effetti sugli atteggiamenti, si può affermare che lo stimolo intimidatorio rinforzi gli atteggiamenti favorevoli verso le misure preventive alla guida, anche se tali effetti sembrano diminuire con il tempo. Infine, per ciò che riguarda l'efficacia dei *fear appeal* sui comportamenti, sono pochi gli studi sperimentali che hanno tra le variabili dipendenti il rilevamento del comportamento; infatti, è molto difficile riuscire in qualche modo a misurare il comportamento alla guida, in quanto si tratta di un'attività svolta in contesti molto diversi da quelle controllate di un laboratorio. Uno dei metodi per simulare il comportamento alla guida è quello che prevede la guida al simulatore ma, probabilmente a causa degli alti costi che esso comporta rispetto alla simulazione tramite intervista o questionario, viene usato relativamente poco in ambito di ricerca. Pertanto, tra intenzione comportamentale e comportamento vero e proprio, non abbiamo la possibilità di verificare l'esistenza di una relazione diretta e/o inversa.

L'attività di monitoraggio della campagna di comunicazione - edizione 2016 -, ha previsto la realizzazione di strumenti idonei a valutarne gli effetti. Si è pertanto proceduto alla realizzazione e alla somministrazione di questionari su un campione significativo di utenti della strada allo scopo di indagare la potenzialità di attrazione dell'attenzione dei messaggi utilizzati nella campagna, nonché sul potenziale di attivazione emozionale, sul ricordo delle immagini e dei contenuti, oltre che sul gradimento della campagna stessa. Inoltre, considerate le necessità di favorire una maggior consapevolezza dei rischi legati all'incidentalità stradale derivante dal mancato rispetto delle norme del Codice della Strada, si sono indagate anche le rappresentazioni della sicurezza stradale attivate dalla campagna, nonché la percezione del rischio e le sue conseguenze.

Allo scopo di valutare ulteriormente gli effetti della campagna sui fruitori e di valutarne nello specifico i riverberi emotivi e cognitivi, sono stati realizzati scenari focalizzati su specifiche condizioni emotive, a cui i partecipanti hanno risposto cercando di immaginare quale comportamento avrebbero adottato in quella particolare situazione, allo scopo di valutare la "persona nella situazione", andando ad indagare delle aree specifiche del comportamento di guida. L'utilizzo