

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

---

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. CLXIV  
n. 1

---

## R E L A Z I O N E

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

(Anno 2019)

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

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

(GIOVANNINI)

---

*Trasmessa alla Presidenza il 20 ottobre 2022*

---

## Sommario

<b>Premessa</b> .....	<b>3</b>
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.....	10
<b>Priorità politica – 1 “Sicurezza”</b> .....	<b>13</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	13
1.1 Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche.....	13
1.2 Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto .....	17
1.3 Monitoraggio dei materiali da costruzione ad uso strutturale. ....	37
1.4 Sicurezza strutturale delle opere pubbliche esistenti.....	37
1.5 Riduzione del rischio sismico delle costruzioni. ....	38
1.6 Snellimento delle procedure e degli adempimenti nel settore delle costruzioni. ....	39
1.7 Garantire l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale, per la salvaguardia della vita umana in mare... 40	
<b>Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”</b> .....	<b>50</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	50
2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori .....	50
2.2 Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo .....	56
<b>Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”</b> .....	<b>64</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	64
3.1 Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci.....	64
3.2 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale .....	72
3.3 Garantire l'efficientamento tecnologico e l'operatività del Corpo delle Capitanerie di porto per contribuire alla migliore fruibilità dei porti e del mare.....	74
<b>Priorità politica 4 – “Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero”</b> .....	<b>76</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	76
4.1 Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi. ....	76
<b>TAVOLE</b> .....	<b>89</b>
Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2019.....	90
Tavola 2 – Personale civile.....	94
Tavola 2 bis – Personale militare.....	95
Tavola 3 – Personale civile.....	96
Tavola 3 bis – Personale militare.....	97
Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2019 correlati alle priorità politiche .....	98
Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche (importi in migliaia di euro).....	104
<b>Allegato 1 Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2019</b> .....	<b>108</b>
<b>Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2019 (decreto ministeriale n. 419 del 28 settembre 2018)</b> ..	<b>109</b>

## Premessa

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

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

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate Linee di indirizzo, gli esiti dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il 2019, 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'allocazione 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 2019, di seguito sinteticamente riportate, e le relative aree di intervento, sono state individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 418 del 28 settembre 2018 (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 2019, con l'indicazione delle connesse attività, sono riportate nel prospetto riassuntivo contenuto nella Tavola 1 desunto dal documento “*Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2019*”, 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. Il Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici ed il 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. Con il decreto 26 giugno 2019, recante "Individuazione e disciplina degli uffici di livello dirigenziale non generale del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto", si è proceduto all'aggiornamento delle strutture di livello dirigenziale non generale del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, al fine di adeguare le stesse all'esercizio delle attribuzioni di cui all'art. 13 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, ferme restando le dotazioni organiche previste per gli Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto (decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66). L'assetto organizzativo del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera è il seguente:

- i) una struttura centrale (Comando generale), con compiti di direzione, coordinamento, ed ispettivi, nonché di gestione ed impiego del personale militare del Corpo e di gestione, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo, quale Centro nazionale di coordinamento nazionale del soccorso marittimo e di Centro Nazionale Controllo pesca. Inoltre il Comando Generale è titolare della funzione di amministrazione attiva a livello centrale in materia di Sicurezza della Navigazione e per gli aspetti di competenza tecnica in materia di personale marittimo;
  - ii) una struttura periferica, distribuita lungo i circa ottomila chilometri di costa del Paese, articolata in Comandi territoriali (15 Direzioni marittime, 55 Capitanerie di porto, 50 Uffici circondariali marittimi, 108 Uffici locali marittimi e 52 Delegazioni di spiaggia) e Comandi squisitamente operativi (Reparto supporto navale, Basi aeromobili, Sezione elicotteri, Centri VTS, Nuclei operatori subacquei e Centrale COSPAS-SARSAT), che svolgono funzioni sia amministrative, sia tecniche-operative, inerenti il soccorso e la ricerca in mare, la sicurezza della navigazione e dei porti e la *governance* dei porti che non sono sede di Autorità Portuale, il monitoraggio del traffico marittimo, i controlli delle coste e la tutela del mare e delle sue risorse, il rilascio di documenti, autorizzazioni e abilitazioni per l'esercizio della navigazione.
- Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, che svolge attività di consulenza per le Regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. 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 vigilanza istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194 e recentemente riorganizzata con decreto ministeriale 31 maggio 2019, n. 226; nell'ambito della Struttura opera il Nucleo di

valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NVVIP), che svolge le funzioni di cui all'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228;

- il Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO) istituito con decreto ministeriale 15 aprile 2002, che secondo l'articolo 1, comma 2 dello stesso decreto, fa capo ad un unico Direttore, che agisce con autonomia funzionale ed opera alle dirette dipendenze del Ministro;
- la direzione centrale della Mobilitazione e dei Trasporti, con competenze stabilite dalla legge 21 maggio 1940, n. 415 e dal decreto interministeriale n. 15 del 22 gennaio 2015;
- la direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, chiamata a svolgere i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in materia di sicurezza ferroviaria e di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi;
- la struttura tecnica per il controllo interno del Ministero sotto il controllo diretto del Ministro, istituita con decreto-legge 21 settembre 2019, n. 104, convertito, con modificazioni, nella legge n. 18 novembre 2019, n. 132. Il citato decreto-legge ha previsto l'istituzione di una struttura tecnica per il controllo interno del Ministero, fino al 31 dicembre 2020, con una dotazione di 15 unità di personale, sotto il controllo diretto del Ministro. La struttura tecnica viene istituita al fine di potenziare i controlli di regolarità amministrativa e contabile e di controllo di gestione (comma 1). Ai sensi del comma 2 tale struttura tecnica non incide sulle competenze dei capi di dipartimento (è infatti fatto salvo quanto stabilito dall'articolo 5 della legge n. 300 del 1999) e sono inoltre mantenute ferme le previsioni dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 150 del 2009 che disciplina l'Organismo indipendente di valutazione della performance.

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

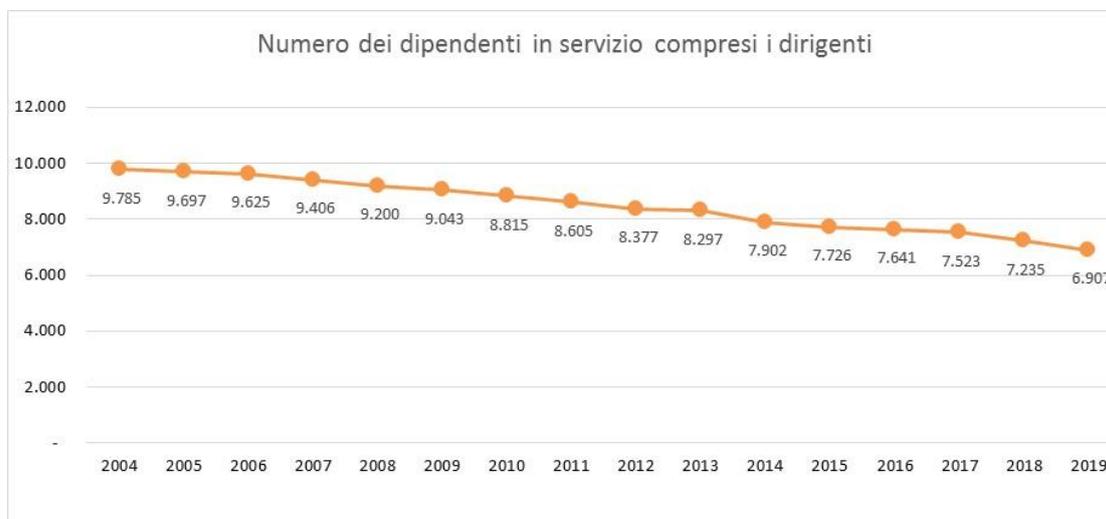
*Consiglio superiore dei lavori pubblici* CDR n. 5

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 SpA (Ispettorato Vigilanza Concessionarie Autostradali).

Qualifica	Dotazione organica (D.P.C.M. 30 settembre 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>
<b><i>Totale Generale</i></b>	<b><i>7.994</i></b>

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 6.907 unità nel 2019.

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2004	9.785		
2005	9.697	-88	-0,90
2006	9.625	-72	-0,74
2007	9.406	-219	-2,28
2008	9.200	-206	-2,19
2009	9.043	-157	-1,71
2010	8.815	-228	-2,52
2011	8.605	-210	-2,38
2012	8.377	-228	-2,65
2013	8.297	-80	-0,95
2014	7.902	-395	-4,76
2015	7.726	-176	-2,23
2016	7.641	-85	-1,10
2017	7.523	-118	-1,54
2018	7.235	-288	-3,83
2019	6.907	-328	-4,53



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 Ispettorato di Vigilanza delle Concessionarie Autostradali dell'Anas SpA, pari a circa 120 unità.

La lenta e progressiva contrazione del personale presente, dovuta alle misure di riduzione delle assunzioni, incide negativamente sull'attività degli uffici territoriali, che si contraddistinguono per l'apertura giornaliera al pubblico e per la necessità di corrispondere alle necessità di una utenza indifferenziata (cittadini ed imprese). In tale contesto emergono periodicamente situazioni di criticità, che sono talvolta così evidenti da provocare la segnalazione delle rispettive Prefetture o la presentazione di specifiche interrogazioni parlamentari.

La cessazione di circa 1.000 unità di personale avvenuta nel triennio 2017/2019 è stata solo in parte compensata con l'assunzione, nel medesimo periodo, di circa 250 unità (di vari profili professionali sia di terza che di seconda area) tramite scorrimento di graduatorie Ripam e di 148 unità di terza area a seguito di specifico concorso per il profilo di funzionario ingegnere-architetto.

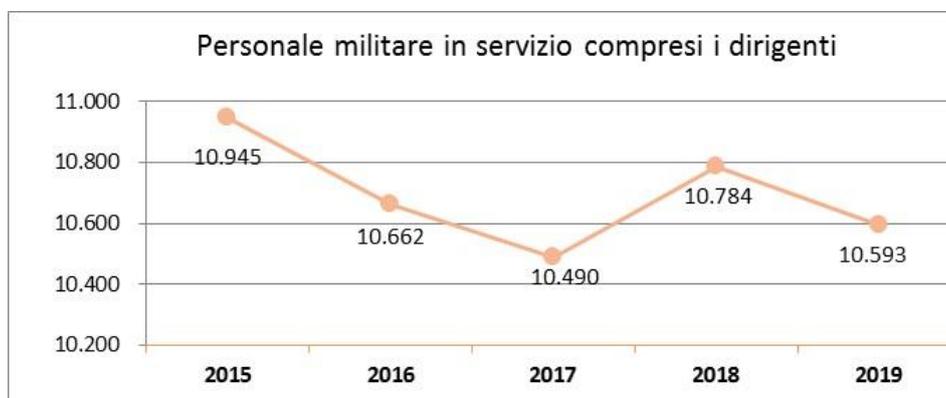
Per il futuro sono già stati avviati i necessari accordi con il Dipartimento della Funzione Pubblica al fine di partecipare a due concorsi unici - gestiti dal Foromez - nel cui ambito questo Ministero sarà assegnatario di circa 500 unità (numero che potrebbe essere portato in aumento).

Inoltre sono stati avviati accordi con altre pubbliche amministrazioni (anche locali) al fine di poter escutere le relative graduatorie tutt'ora vigenti e nelle quali risultano collocati candidati in posizione di idoneità.

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				
	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Ufficiali Ammiragli	20	18	17	19	20	19
Capitani di Vascello	564	129	122	125	120	692
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>144</b>	<b>140</b>	<b>711</b>
Ufficiali	681	1.103	1.212	1.228	1.198	654
Sottufficiali	4.100	4.299	4.460	4.273	4.241	4.228
Graduati	3.500	3.700	3.091	3.232	3.318	3.272
Truppa (NON S.P.E.)	1.775	1.696	1.760	1.613	1.887	1.728
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.056</b>	<b>10.798</b>	<b>10.523</b>	<b>10.346</b>	<b>10.644</b>	<b>9.882</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.640</b>	<b>10.945</b>	<b>10.662</b>	<b>10.490</b>	<b>10.784</b>	<b>10.593</b>

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2015	10.945		
2016	10.662	-283,00	-2,59
2017	10.490	-172,00	-1,61
2018	10.784	294,00	2,80
2019	10.593	-191,00	-1,77



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2019 (Tavola 2, pag. 94 e Tavola 2 bis, pag. 95);
- 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. 96 e Tavola 3 bis pag. 97).

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

Con il decreto ministeriale 11 gennaio 2019, n. 7, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2019, 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. 98) si fornisce un quadro riepilogativo dei suddetti obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, i connessi obiettivi operativi ed i Centri di responsabilità amministrativa coinvolti e, nella Tavola 5 (pag. 104), un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziata, impegnate e spese nell'anno 2019, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2018 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2020 e il 2021. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2018 e il 2019, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2020 e il 2021 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2019 con quelli dell'esercizio finanziario 2018 evidenzia, a livello globale, un decremento a livello delle risorse stanziata che supera il 19 %, a differenza delle due precedenti annualità (2017/2018) in cui si registrava un incremento percentuale delle risorse di circa il 13%.

		Stanzamenti definitivi di competenza	Stanzamenti definitivi di competenza	Variazione assoluta	Variazione percentuale
Missioni	Programmi	2018 (d)	2019 (d)		
<b>7. Ordine pubblico e sicurezza</b>	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	818.047	814.238	-3.809	-0,47
<b>Totale</b>		<b>818.047</b>	<b>814.238</b>	<b>-3.809</b>	<b>-0,47</b>
<b>13. Diritto alla mobilità</b>	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	328.606	318.992	-9.614	-2,93
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	396.743	337.812	-58.931	-14,85
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	159.942	83.994	-75.948	-47,48
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1.087.460	437.931	-649.529	-59,73
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	5.935.529	6.318.980	383.451	6,46
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	610.221	752.329	142.108	23,29
<b>Totale</b>		<b>8.518.501</b>	<b>8.250.038</b>	<b>-268.463</b>	<b>-3,15</b>
<b>14. Infrastrutture pubbliche e logistica</b>	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	164.495	175.718	11.223	6,82
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	6.799	8.143	1.344	19,77
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	2.096.499	1.917.815	-178.684	-8,52
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	3.828.134	1.262.977	-2.565.157	-67,01
<b>Totale</b>		<b>6.095.927</b>	<b>3.364.653</b>	<b>-2.731.274</b>	<b>-44,80</b>
<b>19. Casa e assetto urbanistico</b>	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	312.980	252.825	-60.155	-19,22
<b>Totale</b>		<b>312.980</b>	<b>252.825</b>	<b>-60.155</b>	<b>-19,22</b>
<b>32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche</b>	32.2 Indirizzo politico	14.399	15.147	748	5,19
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	69.742	61.471	-8.271	-11,86
<b>Totale</b>		<b>84.141</b>	<b>76.618</b>	<b>-7.523</b>	<b>-8,94</b>
	<b>TOTALE</b>	<b>15.829.596</b>	<b>12.758.372</b>	<b>-3.071.224</b>	<b>-19,40</b>

Tutte le Missioni di bilancio registrano un decremento degli stanziamenti definitivi, in alcuni casi anche sostanziali, in particolare, si evidenzia che:

- nell'ambito della Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" in cui le risorse subiscono un lieve decremento percentuale rispetto all'anno precedente del 3%, alcuni programmi, "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" gli stanziamenti definitivi subiscono un decremento considerevole, del 50%, delle risorse assegnate rispetto all'anno precedente, compensato da una variazione positiva del 23% e del 6% rispettivamente per i programmi "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" e "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale";
- nell'ambito della Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" le risorse stanziare sono diminuite del 44% rispetto al 2018; in termini assoluti il programma "Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali" più degli altri, subisce un decremento, che in termini percentuali è pari al 67% delle risorse; a parte il programma "Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità" che vede un incremento del 20% delle risorse

stanziati tutti i programmi della missione subiscono un decremento rispetto all'anno precedente;

- la missione 19 “Casa e assetto urbanistico” registra un ulteriore decremento delle risorse stanziati nei due anni pari al 19%, che si somma al decremento già registrato tra il 2017 e 2018 (22,51%);
- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche” registra complessivamente un decremento pari al 9%.

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:

#### 1.1 Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche

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

L’obiettivo, inserito nella Direttiva nell’anno 2019, si articola in due attività principali finalizzate ad assicurare la sicurezza delle dighe e la vigilanza sui soggetti attuatori affinché operino per l’ammodernamento delle reti idrauliche.

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

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

L’obiettivo 2019 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 2019 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	381
esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	1.890

Nel corso del 2019 l'unico evento sismico significativo che ha attivato la procedura dei controlli del Ministero è quello di Dicembre 2019 con epicentro a Barberino di Mugello (circa 3 km diga di Bilancino); nessun danno si è verificato alle infrastrutture. Gli uffici competenti del Ministero hanno continuato ad essere impegnati nell'emergenza a seguito della sequenza sismica che dal 24 agosto 2016 ha interessato l'Italia Centrale; sono stati confermati i provvedimenti provvisori di limitazione precauzionale dell'esercizio, già impartiti.

A giugno 2019 un evento meteo di particolare intensità ha interessato la diga di Pagnona (Lecco), dove erano in corso interventi di consolidamento e di miglioramento idraulico. A causa del notevole trasporto di materiale l'ostruzione parziale delle luci di scarico ha avuto come conseguenza il superamento della quota del coronamento, il Prefetto di Lecco ha attivato il piano di emergenza per rischio diga ed ha evacuato la popolazione a valle diga (circa 750 persone). Il rientro della popolazione è avvenuto a seguito delle attività di ripristino sul campo e successiva vigilanza ed ispezioni svolte dagli uffici competenti.

Incidenti agli organi meccanici di alcune dighe hanno avuto come conseguenza l'attivazione delle misure di Protezione civile; si cita ad esempio a Novembre per la traversa di Isola Serafini sul fiume Po (Piacenza), l'attivazione di una fase di pericolo per superamento della quota di massimo invaso, in conseguenza del mancato azionamento di una paratoia. Non si sono verificati allagamenti nelle zone di limitofe allo sbarramento.

**L'ammodernamento delle reti idriche** richiede interventi infrastrutturali da parte dei soggetti attuatori.

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario delle opere, finalizzato alla verifica del rispetto dei tempi previsti per la loro realizzazione.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'attività di monitoraggio è supportata da un'azione proattiva di incontri ed eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traduce in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro. Trattasi di attività auspicata dagli stakeholder del Ministero negli appositi incontri con essi tenutisi.

Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori per i principali interventi in corso di esecuzione.

Tutti e cinque gli interventi previsti sulla *rete idrica* registrano dei ritardi, anche di notevole entità, rispetto agli avanzamenti programmati ad inizio anno.

I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione globale, nel corso del 2019 è risultata pari al 36% circa rispetto a quella prevista ad inizio anno principalmente per problematiche relative ai ritardi nei finanziamenti, di carattere contrattuale e tecnico insorte durante l'esecuzione dei lavori.

*Vigilanza ed impulso agli interventi relativi alle reti idriche (importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/18	Produzione stimata anno 2019	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/19	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/19	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/19	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/19	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/19	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/19	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/19
1	<b>Regione Basilicata.</b> Schema idrico Basento Bradano - Tronco Acerenza - Distribuzione 3° lotto	101,76	92,60	9,16	101,76	100,00%	5,00	4,98	4,16	0,77	98,35
2	<b>Regione Molise.</b> Irrigazione Basso Molise acque f. Biferno e Fontore	75,00	44,00	18,00	62,00	82,67%	7,00	0,00	11,00	0,00	44,00
3	<b>Regioni Puglia e Campania.</b> Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis - Completamento	166,55	148,55	18,00	166,55	100,00%	10,00	15,00	8,00	3,00	166,55
4	<b>Regione Basilicata.</b> Completamento schema Basento Bradano settore G	80,70	1,56	20,00	21,56	26,72%	10,00	0,00	10,00	0,00	1,56
5	<b>Regione Sicilia.</b> Riuso delle acque depurate dai depuratore di Catania	7,25	5,20	2,05	7,25	100,00%	1,50	0,00	0,55	0,58	5,78
	<b>Totale</b>	431,26	291,91	67,21	359,12	83,27%	33,50	19,98	33,71	4,35	316,24

## 1.2 Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto

Tale obiettivo è collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”* ai programmi 13.1 *“Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”* e nell'ambito della missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistica”* al programma 14.11 *“Sistemi stradali ed autostradali, ferroviari ed intermodali”*.

Nell'ambito della *sicurezza legata alle infrastrutture*, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2019, 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; i dati sugli incidenti sono correlati alle informazioni relative alla classificazione delle strade. Il documento finale, pubblicato sul sito istituzionale illustra l'evoluzione dell'incidentalità stradale. I dati sull'incidentalità attraverso statistiche ed indicatori, ove disponibili a livello di dettaglio territoriale provinciale, sono caratterizzati con l'indicazione della 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, e pubblicate sul sito istituzionale con il *“Rapporto sull'incidentalità stradale 2019”*.

A partire dal 2016, gli uffici del Ministero sono impegnati in una attività di verifica del rispetto di *livelli di servizio della rete autostradale in concessione* mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi da raffrontare a standard prefissati dalle convenzioni stipulate con le società concessionarie.

Le misurazioni vengono effettuate sull'intera rete autostradale gestita dalle società concessionarie, suddivisa in tronchi della lunghezza massima di 80 km ciascuno. 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 2019, sono state effettuate 154 visite complessive rispetto alle 182 programmate ad inizio anno, che hanno rilevato varie "non conformità" per le quali sono state attuate le procedure stabilite dalle convenzioni relativamente ad ogni infrazione, ed hanno riguardato prevalentemente i seguenti parametri: barriere di sicurezza danneggiate da incidenti; stato della pavimentazione; manutenzione del verde; recinzione autostradale incluse aree di servizio.

La percentuale di visite effettuate (154) rappresenta circa l'85% delle visite previste e non raggiunge la percentuale relativa all'obiettivo proposto, a causa di carenze nell'organico e poiché durante l'anno è stato necessario effettuare attività straordinarie relative alle verifiche di sicurezza interessanti i viadotti autostradali.

Sempre relativamente alle *reti stradali*, il Ministero si è impegnato nella *Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con Anas SpA*.

I rapporti tra l'Anas SpA, quale gestore della rete stradale e autostradale di diretta gestione e lo Stato, sono disciplinati dal Contratto di programma, parte "investimenti" e parte "servizi".

La parte "servizi" è dotata, a decorrere dal 2015, di nuovi indicatori di *performance* utili per monitorare i servizi resi dal gestore sulla qualità dei servizi offerti.

Il Ministero ha avviato l'attività di vigilanza sui servizi resi attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma, relativamente ai servizi elencati nella tabella riportata di seguito, per individuare criticità ed elementi per migliorare la qualità dei servizi offerti.

Il percorso intrapreso si ispira ai principi di manutenzione programmata che deve tendere a superare la logica dell'intervento episodico o emergenziale grazie ad una lettura complessiva dei caratteri dell'infrastruttura e degli eventi, che su questa o al suo interno, si verificano, per intervenire prevenendo le criticità di sicurezza, funzionalità o confort della rete. Questa visione programmatica comporterà benefici sia diretti, per gli utenti della strada, in termini di maggior continuità e qualità dei servizi, per la collettività, in termini di contenimento dei costi complessivi di intervento, sia indiretti per il Paese, in termini di valorizzazione e riqualificazione di un patrimonio stradale, oggi mediamente in fase avanzata del suo ciclo di vita.

Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS		
Categoria Servizi	Servizi	
MONITORAGGIO, GESTIONE, VIGILANZA E INFOMOBILITA'	1.	Mantenimento ed aggiornamento del Catasto strade
	2.	Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte
	3.	Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale (accessi, pubblicità)
	4.	Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dati di traffico
	5.	Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dei dati di incidentalità
	6.	Infomobilità
	7.	Gestione incidenti e dei rapporti con gli organi di polizia stradale e soccorso
	8.	Gestione dei cantieri, delle emergenze e attività di Protezione Civile
MANUTENZIONE ORDINARIA	9.	Pavimentazione stradale
	10.	Segnaletica Orizzontale
	11.	Segnaletica Verticale
	12.	Impianti di Illuminazione
	13.	Impianti tecnologici
	14.	Barriere di sicurezza
	15.	Sfalcio erba e manutenzione verde
	16.	Pulizia Piano Viabile e pertinenze esterne alla carreggiata
	17.	Gestione sgombrò neve ed antigelo
MANUTENZIONE STRAORDINARIA DIFFUSA	18.	Interventi sui Piani Viabili
	19.	Interventi sulle Barriere di sicurezza

*PRIMA MACRO-CATEGORIA (Servizi 1-8)***MANTENIMENTO ED AGGIORNAMENTO DEL CATASTO STRADE  
SEGNALETICA ORIZZONTALE**

Il servizio comprende le attività svolte da Anas SpA, al fine di garantire l'implementazione e la gestione del catasto stradale, la raccolta e la distribuzione dei dati relativi. In particolare, il sistema informativo contiene i dati di localizzazione geografica, lunghezza di tracciati, intersezioni con altre strade,

larghezze stradali e presenza di ponti, viadotti e sottopassi, gallerie, sovrappassi, ecc. oltre ulteriori informazioni che riguardano gli impianti, arredi e dettagli.

#### GESTIONE E VIGILANZA DI PONTI, VIADOTTI E ALTRE OPERE D'ARTE

Il servizio comprende le attività svolte da Anas SpA di sistematizzazione della conoscenza dello stato di conservazione di ponti e viadotti, mediante controlli periodici di tipo visivo e strumentale.

Già nel corso dell'anno 2017 è stato predisposto, un servizio obbligatorio di Monitoraggio dei Ponti e Viadotti, un sistema "Bridge Management System" in grado di rappresentare lo stato complessivo di degrado della struttura attraverso il calcolo di un indicatore sintetico, definito come Indice di Degrado.

Il sistema è alimentato dalle ispezioni periodiche, dette "ricorrenti", che sono ispezioni di tipo visivo.

Le ispezioni sono declinate per attività e con cadenza temporale secondo lo schema che segue:

Tipologia	Descrizione	Ispettore	Frequenza
<i>Ispezione Ricorrente</i>	Ispezione visiva, senza mezzi speciali, con controllo di: piano viabile, barriere di sicurezza e parapetti, elementi strutturali, appoggi, giunti, drenaggi, cedimenti del terreno, problemi in alveo, erosioni pile/spalle	<b>Sorvegliante</b> (approvata dal tecnico Capo Nucleo)	Trimestrale
<i>Ispezione Principale</i>	Ispezione visiva con uso di strumentazione per eventuali rilievi e prove non distruttive speditive	<b>Tecnico del Capo Centro</b> (o Ingegnere incaricato) con eventuale ausilio del sorvegliante	Annuale per le opere d'arte principali (opere con almeno una campata con luce $\geq$ 30 metri) Su segnalazione derivante dalle ispezioni ricorrenti
<i>Ispezione Approfondita</i>	Ispezione visiva con uso di strumentazione e mezzi speciali, in accordo con quanto previsto nel Progetto di Ispezione e secondo le specifiche necessità di approfondimento	<b>Ingegnere strutturista</b> con squadra di tecnici ed eventuale personale con abilitazioni per specifiche attività	Su segnalazione derivante dalle ispezioni principali A seguito di eventi straordinari che richiedono l'utilizzo di strumentali e/o indagini speciali

I dati raccolti codificati in funzione della tipologia del difetto, del tipo e numero di elementi strutturali che lo presentano e della vulnerabilità intrinseca della struttura, vengono elaborati dal modulo di analisi del "Bridge Management System" che consente di definire un livello di priorità sugli interventi di manutenzione programmata.

Nel corso del 2018 (la campagna si intende chiusa al 31.01.2019), sono state eseguite complessivamente oltre 48.350 ispezioni ricorrenti e 2.105 ispezioni principali sulle 14.630 opere censite sulla rete stradale Anas SpA. Le ispezioni ricorrenti, eseguite mediante un'apposita APP installata sugli apparati mobili dei sorveglianti, e gestita direttamente dal sistema nell'iter di validazione, effettuata dal Capo Nucleo, e di approvazione, effettuata dal capo Centro. I risultati

confluiscono direttamente nel BMS, che ne consente la visualizzazione e l'analisi, sia aggregata a livello nazionale o regionale, sia al dettaglio di singola opera. Nel corso del 2018 è stata eseguita la campagna relativa alle ispezioni principali, come nel caso precedente delle ispezioni ricorrenti, i risultati confluiscono direttamente nel BMS, che ne consente la visualizzazione e l'analisi, sia aggregata a livello nazionale o regionale, sia al dettaglio di singola opera. Come è evidente, i risultati di tali ispezioni sono molto più significativi dal punto di vista della valutazione dello stato dell'opera: del suo livello di degrado e del suo indice di funzionalità; in quanto tutte le ispezioni sono eseguite da ingegneri qualificati con certificato di Ispettore di ponti di secondo livello. Complessivamente, nel corso del 2018, sono state eseguite 2.105 ispezioni principali. Di seguito si riporta la distribuzione di tali ispezioni a livello territoriale. Non si ritiene utile, data la loro numerosità, rappresentare graficamente le ispezioni ricorrenti che hanno riguardato tutte le opere in gestione. A seguito delle ispezioni principali eseguite, sono pervenute 150 richieste di ispezioni approfondite, da eseguire con il supporto di laboratori specializzati. Tali ispezioni, infatti, consistono essenzialmente nell'indagine strumentale di quei difetti, rilevati nel corso della precedente ispezione principale, che l'ispettore ritiene di voler valutare. Ad oggi, l'importo stimato da Anas SpA per eseguire tutte le ispezioni approfondite richieste ammonta a circa 5 milioni di euro; in proposito, Anas SpA sta procedendo alla valutazione, caso per caso, degli 5 importi richiesti al fine di eseguire tutte le ispezioni approfondite richieste. Di seguito si riporta la tabella riepilogativa a tutto il 2018 delle ispezioni ricorrenti e principali eseguite con App e caricate a sistema BMS.

Coordinationi Territoriali	Area Compartmentale	Estesa in gestione ANAS [km]	N. Ponti e Viadotti	N. Opere Principali	N. Ispezioni Ricorrenti eseguite	N. Ispezioni Principali eseguite con App	N. Ispezioni Approfondite richieste
Adriatica	Abruzzo	1.442,46	795	130	2414	49	0
Adriatica	Molise	663,79	537	157	1747	43	2
Adriatica	Puglia	1.488,91	872	222	3327	136	5
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>3.595</b>	<b>2.204</b>	<b>509</b>	<b>7.488</b>	<b>228</b>	<b>7</b>
Calabria	Autostrada del Mediterraneo	469,99	895	516	3033	4	0
Calabria	Catanzaro	1.709,36	1.155	339	4155	189	26
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>2.179</b>	<b>2.050</b>	<b>855</b>	<b>7.178</b>	<b>192</b>	<b>26</b>
Centro	Marche	1.291,55	703	119	1784	124	14
Centro	Toscana	1.451,30	772	69	2571	7	0
Centro	Umbria	810,07	690	145	1982	86	8
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>3.553</b>	<b>2.165</b>	<b>333</b>	<b>6.337</b>	<b>217</b>	<b>22</b>
Nord Est	Emilia Romagna	1.151,95	561	68	2152	106	34
Nord Est	Friuli Venezia Giulia	199,02	168	56	665	0	0
Nord Est	Veneto	731,57	391	79	1533	151	5
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>2.083</b>	<b>1.120</b>	<b>203</b>	<b>4.350</b>	<b>257</b>	<b>39</b>
Nord Ovest	Liguria	644,57	492	2	734	33	0
Nord Ovest	Lombardia	950,70	540	86	1893	29	0
Nord Ovest	Piemonte	696,48	493	112	1960	292	4
Nord Ovest	Valle di Aosta	144,51	99	18	416	14	8
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>2.436</b>	<b>1.624</b>	<b>218</b>	<b>5.003</b>	<b>368</b>	<b>12</b>
Sardegna	Cagliari	1.739,63	827	170	2722	179	5
Sardegna	Sassari	1.213,04	449	97	1646	48	10
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>2.953</b>	<b>1.276</b>	<b>267</b>	<b>4.368</b>	<b>221</b>	<b>15</b>
Sicilia	Autostrade	371,24	460	314	1798	185	0
Sicilia	Catania	1.400,54	480	67	1729	143	2
Sicilia	Palermo	2.154,22	700	21	2629	16	1
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>3.926</b>	<b>1.640</b>	<b>402</b>	<b>6.156</b>	<b>344</b>	<b>3</b>
Tirrenica	Basilicata	1.027,05	879	377	3192	80	2
Tirrenica	Campania	1.341,57	866	3	2546	90	0
Tirrenica	Lazio	1.230,73	751	70	1732	108	24
<b>Totale Coordinamento</b>		<b>3.599</b>	<b>2.496</b>	<b>450</b>	<b>7.470</b>	<b>278</b>	<b>26</b>
<b>Totale Generale</b>		<b>24.324,22</b>	<b>14.575</b>	<b>3.237</b>	<b>48.350</b>	<b>2.105</b>	<b>150</b>

Dalla disamina della relazione “Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d’arte” per l’anno 2018 il Ministero ha rilevato una serie di aspetti critici legati alla tipologia delle ispezioni (visive), alla formazione del personale che svolge le ispezioni “ricorrenti”, alle modalità di calcolo dei singoli indici e alla loro affidabilità nella determinazione delle priorità di intervento; la relazione descrive inoltre sommariamente i 3 sistemi di monitoraggio mediante sensori, applicati al momento ancora a livello sperimentale, su alcune opere d’arte della rete Anas SpA.

Nel 2018 il sistema di gestione di ponti e viadotti Anas SpA non tiene in considerazione le circa 3.000 opere di scavalco della viabilità Anas SpA.

L’Anas SpA ha puntualizzato che delle 2.994 identificate è stata avviata la ricerca della documentazione atta a dimostrare la proprietà delle strutture e la relativa competenza di gestione. In particolare Anas SpA riporta che 983 opere sono risultate proprietà della stessa, 586 di altri Enti gestori, mentre per le restanti 1.425 opere non si è potuta reperire negli archivi documentazione 6 attestante la proprietà/competenza.

Il Ministero ha dato evidenza della gravità della situazione emersa che sottende possibili profili di irregolarità, sia per quanto riguarda gli obblighi convenzionali assunti da Anas SpA nei confronti di questa Amministrazione concedente, sia per quanto concerne il mancato rispetto delle disposizioni della C.d.S. che prevede il formale rilascio di apposite concessioni per ogni singola interferenza. Anas SpA si è impegnata, per il 2019, ad estendere la campagna di ispezioni ricorrenti anche sulle opere di scavalco della rete Anas SpA.

#### GESTIONE E VIGILANZA DELL’INFRASTRUTTURA STRADALE (ACCESSI, PUBBLICITÀ)

Sorveglianza dell’infrastruttura effettuata tramite il personale presente sul territorio. Monitoraggio stato dei luoghi (rilascio autorizzazioni e concessioni, qualora ne sussistano i requisiti giuridici e di sicurezza), repressione dell’abusivismo. Della gestione e degli esiti della vigilanza (accertamenti, rilascio provvedimenti, provvedimenti sanzionatori ecc.) è prevista la redazione di appositi report che sono annualmente trasmessi a questo Ministero.

Per l’anno 2018 nell’ambito della “Gestione e vigilanza dell’infrastruttura stradale” il Ministero, nel ribadire quanto già più volte detto in passato ad Anas SpA rileva l’obbligo da parte di quest’ultima nel:

- comunicare al MIT gli aggiornamenti delle procedure e le revisioni dei relativi applicativi (es. TeWeb) e/o l’introduzione degli strumenti quali PEC, firma digitale in un’ottica di continuo efficientamento aziendale;
- di proseguire nell’azione volta a contrastare il fenomeno dell’abusivismo rilevato nei settori di gestione e valorizzazione della rete di competenza, con particolare riguardo al censimento degli accessi di cui all’art. 55, comma 23-octies, della legge 27 dicembre 1997, n. 449;
- di fornire al MIT gli elementi salienti di un piano di riordino ai fini del comma precedente e delle azioni e dei risultati attesi nel futuro anche in un’ottica di sicurezza stradale.

#### RILEVAMENTO, ANALISI, ELABORAZIONE E DIFFUSIONE DATI DI TRAFFICO

La gestione del sistema telematico nazionale di rilevamento statistico del traffico e della relativa banca dati viene effettuata in modalità continuativa e riguarda l'aggiornamento dei dati statistici del traffico in termini principalmente di conteggio, classifica, velocità, ecc...

#### RILEVAMENTO, ANALISI, ELABORAZIONE E DIFFUSIONE DEI DATI DI INCIDENTALITÀ

Rilevamento dei dati relativi all'incidentalità con il contributo degli uffici preposti alla raccolta delle informazioni relative all'incidentalità nelle tratte di diretta gestione. Analisi ed elaborazione dei dati elementari anche ai fini di valutazioni sugli scostamenti rispetto ad obiettivi nazionali ed europei. Diffusione dei dati secondo una reportistica di sintesi, anche attraverso il proprio sito aziendale.

I dati relativi all'incidentalità, rilevati dal personale d'esercizio, trasmessi dalle 21 Sale Operative Compartimentali (SOC) e gestiti dalla Sala Situazioni nazionale (SaS), si riferiscono agli eventi che hanno interessato l'intera rete viaria di competenza.

Dal 2018, come previsto, sono comunicati alla SOC tramite una "SCHEDE RILEVAZIONE INCIDENTE", disponibile su un'app dedicata in uso al personale d'esercizio. La sua introduzione ha consentito di standardizzare e ottimizzare la raccolta dei dati. L'esatta localizzazione chilometrica dell'evento, l'indicazione delle condizioni della strada al momento del sinistro, dello stato della segnaletica, delle condizioni meteo, del numero dei veicoli coinvolti, degli eventuali danni al patrimonio e della presenza di ostacoli sulla carreggiata consente di rappresentare, con esattezza, lo stato dei luoghi e di accertare eventuali situazioni, dal punto di vista della viabilità, meritevoli di attenzione. Le informazioni acquisite consentono, inoltre, di corrispondere, a tutela degli interessi aziendali, a eventuali azioni risarcitorie promosse dai coinvolti nell'incidente. Le informazioni alimentano il sistema RMT (ROAD MANAGEMENT TOOL), che può essere aggiornato in qualunque momento con ulteriori dati. La digitalizzazione di questo processo porta, tra l'altro, all'omogeneizzazione delle informazioni raccolte nelle Aree Compartimentali e, in particolare, alla visualizzazione dei singoli eventi da parte delle funzioni aziendali interessate. La relativa reportistica - mensile, trimestrale, semestrale e annuale - inviata alle Aree Compartimentali, alle funzioni aziendali interessate della Direzione Generale e al Top Management permette di analizzare, nel dettaglio, l'esatta localizzazione dell'evento, la tipologia e le probabili cause e concause dei sinistri (autonomo, collisione tra veicoli, con feriti o decessi) al fine di individuare i punti dove si riscontrano il maggiore numero di incidenti e porre in essere, se del caso, i necessari correttivi per elevare lo standard di sicurezza nei tratti interessati, anche attraverso la programmazione, degli interventi di manutenzione ricorrente e straordinaria. Gli incidenti sono, altresì, analizzati per Week-end e fasce orarie (00.00-06.00 06.00-12.00 12.00-18.00 18.00-24.00). Nel corso del 2018 è stata inoltre sviluppata un'attività interna di approfondimento delle previsioni meteorologiche (in aggiunta a quelle della Protezione Civile),

peraltro già in parte disponibili anche da fonti istituzionali, per fornire alle Aree Compartimentali informazioni il più possibile circostanziate e localizzate, volte alla tempestiva predisposizione delle attività operative sul territorio. Questa attività, aggiuntiva rispetto a quelle previste, nel 2018 ha garantito un ulteriore supporto conoscitivo e decisionale alle funzioni aziendali territoriali.

#### INFOMOBILITÀ

L'attività svolta dalla rete di infomobilità consiste nella raccolta e diffusione di informazioni sulla percorribilità della rete stradale e autostradale in gestione e delle informazioni e organizzazione delle attività per la gestione di incidenti, eventi meteorologici, emergenze di rilevanza locale e nazionale e in generale di situazioni di pericolo per la viabilità. Il servizio infomobilità genera i flussi informativi necessari alla diffusione delle informazioni all'esterno, nonché all'attivazione delle organizzazioni di soccorso, polizia, emergenza e dello stesso personale Anas SpA per la gestione di situazioni complesse.

Le Sale Operative Anas SpA sono state dotate, nel corso del 2018, di un applicativo TEWEB che consente al personale abilitato di visualizzare tutti i trasporti eccezionali, in corso o pianificati, rilevandone l'inizio, la pausa o la fine e tutte le informazioni contenute nell'autorizzazione. L'applicativo si interfaccia con il nuovo applicativo DSS e permette anche di visualizzare, in tempo reale, la posizione del veicolo. Nel Gennaio del 2018 è stato inoltre introdotto strumento informatico "Ordinanze WEB", che consente di standardizzare il processo di istruttoria, emissione e invio delle Ordinanze. Tale sistema ha consentito di digitalizzare l'intero processo di gestione delle Ordinanze, dalla redazione alla raccolta dei pareri, dalla firma digitale alla protocollazione automatica e, infine, alla trasmissione attraverso Pec alla lista dei destinatari. Tale supporto, oltre a eliminare il cartaceo, a velocizzare l'iter delle Ordinanze e a consentirne l'emissione per motivi di urgenza anche in giorni non lavorativi, garantisce la tracciabilità dell'intero processo autorizzativo. Nel corso del 2019, Anas SpA ha comunicato che avrebbe messo a disposizione degli utenti il proprio archivio attraverso la pubblicazione sul sito istituzionale [www.stradeAnasSpA.it](http://www.stradeAnasSpA.it) di un modulo di ricerca e consultazione delle Ordinanze. Nell'ambito di quanto dichiarato da Anas SpA sulla "Gestione dell'infomobilità non vi sono particolari criticità, ma in un'ottica gestionale di miglioramento continuo dei servizi erogati agli utenti, è stata chiesta ad Anas SpA di effettuare una attività di *customer satisfaction* che misuri la qualità percepita dagli utenti in tale ambito e di darne resoconto.

#### GESTIONE INCIDENTI E DEI RAPPORTI CON GLI ORGANI DI POLIZIA STRADALE E SOCCORSO

Specifiche intese quadro formalizzate tra Anas SpA-Organi di Polizia Stradale, al fine di migliorare i reciproci contributi, regolano, nelle varie fasi, soprattutto la preparazione ai piani esodo e alla c.d. "viabilità invernale"; la previsione a mezzo di appositi calendari circa la mobilità sulle strade e autostrade diffusa anche da "Viabilità Italia", porta il contributo dell'Anas SpA che partecipa con continuità al tavolo istituzionale quando convocato dal responsabile del coordinamento. Con riferimento al servizio di soccorso meccanico effettuato sulle autostrade in gestione da società autorizzate ai sensi della normativa vigente, Anas SpA rendiconta periodicamente sugli accertamenti eseguiti e sul rispetto dei parametri di servizio previsti dalle autorizzazioni medesime.

Il Ministero sulla base di quanto dichiarato da Anas SpA per l'annualità 2018 rileva la seguente criticità:

in merito all'attività di soccorso meccanico, a fronte degli eventi gestiti, non si evince se siano state riscontrate criticità, quale il mancato rispetto dei tempi di intervento fissati dalle norme. Appare piuttosto superficiale il conteggio delle verifiche effettuate se a quest'ultime non si dia seguito esprimendo quali criticità siano emerse.

Questo Ministero propone, in un'ottica di miglioramento continuo, le seguenti attività:

- comunicare le possibili criticità occorse e dettagliare, se presenti, quelle connesse al mancato rispetto dei tempi di intervento fissati dalla normativa relativa al soccorso meccanico;
- effettuare una rilevazione della qualità percepita dall'utente nell'ambito dei servizi forniti;
- comunicare al Ministero il numero di sopralluoghi effettuati presso le Officine erogatrici del soccorso meccanico.

#### GESTIONE DELLE EMERGENZE E ATTIVITÀ DI PROTEZIONE CIVILE

Per quanto attiene la gestione delle emergenze l'Unità Operativa di Coordinamento (U.O.C.), in caso o in previsione di eventi generanti stati di criticità della Rete Stradale ed Autostradale Nazionale, allorché allertata dalla Sala Operativa del Dipartimento della Protezione Civile Nazionale, attiva, per il superamento dello stato di emergenza, una serie di procedure realizzando un'interconnessione con gli Uffici Periferici dell'Anas SpA.

Il Ministero per l'annualità 2018, rileva l'impegno di Anas SpA nell'informare gli utenti della posizione dei cantieri confermando il migliorando dello standard di riferimento concordato già nell'annualità trascorsa.

#### *SECONDA MACRO-CATEGORIA (Servizi 9-17)*

Rientrano in questa macro categoria servizi finalizzati alla manutenzione ordinaria delle infrastrutture stradali, di diretta percezione e riscontro da parte dell'utente, numericamente rappresentabili tramite indicatori derivanti da misurazioni effettuate su campo.

Per ogni specifico servizio è prevista la valutazione della prestazione in condizioni di emergenza e/o in condizioni ordinarie e su differenti set di strade campione. Per questo è necessario calcolare alcuni indicatori da confrontare con valori target da raggiungere.

Per ogni specifico servizio è prevista la valutazione della prestazione in condizioni di emergenza e/o in condizioni ordinarie e su differenti set di strade campione come indicato nella seguente tabella: (servizi 9-17)

**CONTRATTO DI PROGRAMMA ANNO 2018**

SERVIZIO	Ordinaria (km)	Emergenziale (km)
9 Pavimentazione Stradale	9.078	IR
10 Segnaletica Orizzontale	12.927	Non previsto
11 Segnaletica Verticale	9.586	IR
12 Impianti Illuminazione	100 gallerie	IR
13 Impianti Tecnologici	Non previsto	IR
14 Barriere Di Sicurezza	Non previsto	IR
15 Sfalcio Erba E Manutenzione Verde	11.024	Non previsto
16 Pulizia piano viabile	Non previsto	IR
17 Gestione Sgombro Neve E Antigelo	Non previsto	IR

IR intera rete in gestione

In accordo con Anas SpA, gli uffici del Ministero competenti hanno richiesto la modifica della rendicontazione e del calcolo di alcuni parametri, in particolare l'aumento dell'indice di riferimento di alcuni parametri visti i buoni risultati ottenuti negli anni precedenti al fine di un continuo miglioramento del servizio offerto. La stessa prescrizione, unitamente all'aumento dei valori di riferimento di taluni indicatori, è stata in seguito contrattualizzata nell'ambito della recente revisione del CDP 2016-20, all'Allegato B del Contratto, cogente a partire dall'anno 2019.

**TERZA MACROCATEGORIA: MANUTENZIONE STRAORDINARIA DIFFUSA**

Per tale macro-categoria si è presa visione delle relazioni relative allo stato d'avanzamento degli interventi atti a risolvere criticità puntuali. Si è condotta un'analisi sulla rispondenza tra le esigenze segnalate e gli interventi previsti.

Si ricorda che circa tale nuova macro-categoria saranno conteggiati e valutati tutti gli interventi, le cui finalità, siano volte al ripristino della funzionalità delle pavimentazioni o delle barriere di sicurezza.

L'Anas SpA ha già trasmesso i dati relativi al preconsuntivo servizi al 30/06/19. Dall'analisi di quanto trasmesso emergono le seguenti criticità: ritardo accumulato nella campagna di misurazioni 2019: in particolare si evidenzia che al 30/6 sono state effettuate misure solamente per 571 km circa, di cui 21 km su strade di tipo A e i restanti su strade di tipo C; pertanto, il valore riscontrato in relazione dell'indicatore delle pavimentazioni nelle condizioni ordinarie (0,99) non è probabilmente rappresentativo delle condizioni dell'intera rete nazionale da misurare; - inadeguatezza dell'attuale dotazione di mezzi ad alto rendimento per le pavimentazioni stradali (un solo mezzo, a fronte di un perimetro di strade

oggetto di misura sempre crescente); - campagna di misurazioni della luminanza in galleria non ancora iniziata alla data del rapporto, a causa di modifiche da apportare all'apparecchiatura di rilievo.

Con il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, il cosiddetto “Decreto Genova”, tra le altre cose, è stato istituito presso il Ministero, l'**Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche denominato AINOP**, in modo da censire tutte le opere pubbliche nei vari settori di interesse (opere stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, ecc). Lo scopo primario di AINOP è raggiungere una adeguata conoscenza delle opere pubbliche, anche in relazione al grado di affidabilità e di sicurezza delle opere stesse.

Nel corso del 2019, il Ministero ha posto in essere diverse attività con l'obiettivo di rendere disponibile l'AINOP.

In primo luogo sono state avviate le attività per realizzare una piattaforma informatica basata sulle più innovative architetture e tecnologie, per le attività di raccolta dati. Sono state definite le caratteristiche tecniche per la strutturazione dell'archivio, pensando ad una alimentazione delle informazioni da parte dei soggetti che detengono e gestiscono, a qualsiasi titolo, i dati, le informazioni ed i documenti relativi alle opere pubbliche. La piattaforma deve essere utilizzata da enti, strutture e amministrazioni per attività di monitoraggio per l'avanzamento delle opere pubbliche e per la segnalazione delle criticità.

All'art. 13 della legge sopra richiamata, vengono specificati i contenuti dell'AINOP e l'organizzazione in sezioni e sottosezioni, finalizzate alla gestione e alla fruizione delle informazioni sulle opere pubbliche. Considerate le scadenze indicate all'art. 13 comma 5, il Ministero ha immediatamente avviato le attività necessarie a delineare e strutturare, secondo la suddetta articolazione, una piattaforma informatica finalizzata alla raccolta e alla gestione delle informazioni, attivando nel mese di dicembre del 2018, con procedure CONSIP, il contratto per la realizzazione del sistema informativo finalizzato ad alimentare l'AINOP. Nel medesimo articolo 13 del Decreto Genova, al comma 5 si stabilisce, inoltre, che “... i soggetti di cui al comma 4 rendono disponibili i servizi informatici di rispettiva titolarità per la condivisione dei dati e delle informazioni nel rispetto del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, mediante la cooperazione applicativa tra amministrazioni pubbliche, con le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 3 del medesimo decreto legislativo n. 281 del 1997, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto”.

L'AINOP è organizzato anche sulla base delle indicazioni e degli indirizzi forniti da una pluralità di soggetti quali la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'economia e delle finanze e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) ed è consultabile anche in formato open data (per alcune informazioni di interesse pubblico), prevedendo la possibilità di raccogliere, mediante apposita sezione, segnalazioni da sottoporre agli enti e amministrazioni che a qualsiasi titolo esercitano attività di vigilanza sull'opera.

Al fine di avviare la costituzione della base informativa dell'AINOP, il Ministero ha avviato, in modalità sperimentale, il colloquio telematico con alcuni sistemi

informativi, in considerazione delle tempistiche stringenti imposte dal decreto. In particolare sono stati coinvolti i principali soggetti conferenti a livello nazionale indicati all'art. 13 comma 4 del Decreto Genova (Anas SpA, RFI, ENAC, DG Dighe, Concessionari autostradali), allo scopo di consolidare i tracciati record previsti per le anagrafiche di base e di avviare le fasi di test per l'inserimento dei dati nell'archivio AINOP.

Sono state avviate anche interlocuzioni con la Presidenza del Consiglio dei Ministri al fine di poter strutturare il codice Identificativo delle Opere Pubbliche come definito dall'art.13 comma 5 della Legge prevede che *“sulla base dei dati forniti, l'AINOP genera un codice identificativo della singola opera pubblica (IOP), che contraddistingue e identifica in maniera univoca l'opera medesima riportandone le caratteristiche essenziali e distintive ... A ciascuna opera pubblica, identificata tramite il Codice IOP, sono riferiti tutti gli interventi di investimento pubblico, realizzativi, manutentivi, conclusi o in fase di programmazione, progettazione, esecuzione, che insistono in tutto o in parte sull'opera stessa, tramite l'indicazione dei rispettivi Codici Unici di Progetto (CUP)”*.

A fine gennaio 2019 è stata resa disponibile on line la versione “beta” di AINOP, al fine di rendere disponibili i dati ai soli addetti ai lavori, per valutarne l'utilizzo e le eventuali migliorie da apportare in fase conclusiva.

Nella pagina dedicata alla pubblicazione di detta versione, sono state rese disponibili le informazioni riguardanti l'organizzazione della banca dati delle opere pubbliche. Inoltre l'applicativo per la consultazione e l'alimentazione di tale banca dati, nelle more della pubblicazione delle modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto, è stato reso disponibile anche in modalità di pre-esercizio ai vari soggetti interessati con l'attivazione di apposite credenziali di accesso.

L'interfaccia di AINOP è stata strutturata sulla base delle indicazioni contenute nella legge, riferite all'organizzazione delle sezioni finalizzate a raccogliere i contenuti informativi da parte dei soggetti conferenti di cui all'art. 13 comma 4.

Attualmente, riguardo alle sezioni previste nel decreto Genova, nel database in ambiente di pre-esercizio sono presenti le anagrafiche di base e le anagrafiche specifiche di:

- 40 Aeroporti,
- 532 Dighe,
- 3.125 Tratte e altre opere ferroviarie,
- 2.598 Gallerie Ferroviarie e stradali,
- 17.865 Ponti, viadotti e cavalcavia ferroviari,
- 16.003 Ponti, viadotti e cavalcavia stradali,

*per un totale di 40.163 opere pubbliche.*

Con tale censimento, a partire dalla generazione dell'Identificativo Opera Pubblica (IOP), si raccolgono, attraverso i servizi di interoperabilità, ogni informazione disponibile utile per le attività di verifica, monitoraggio e gestione dell'opera pubblica.

La definizione dell'IOP, introdotto dalla legge come codice univoco associato a ciascun manufatto, che resta tale per tutto il ciclo di vita dello stesso, rappresenta il cardine centrale nell'organizzazione dell'intero sistema che, a seguito dell'identificazione univoca dell'opera, consentirà di acquisire le informazioni necessarie al popolamento di AINOP.

Va evidenziato inoltre che, a seguito dei necessari incontri il Ministero e i rappresentanti di Regioni ed Enti locali, sono emerse alcune necessità, in particolare, le Regioni e gli enti locali hanno posto all'attenzione del Ministero alcune osservazioni e richieste di modifica al testo del provvedimento, riguardanti le tempistiche e le modalità di attuazione e di apportare allo schema di decreto *“alcune modifiche volte a prevedere una struttura organizzativa, presso il ministero, in grado di accompagnare il processo di costituzione e attivazione di AINOP nonché il monitoraggio del sistema e ad introdurre un criterio di gradualità dell'attività di rilevazione dei dati”*.

A seguito della Conferenza Unificata del 1 agosto 2019 è stata raggiunta l'intesa con alcune osservazioni mosse dall'ANCI, relative, in particolare, alla *“insufficienza delle risorse necessarie a garantire la piena operatività della banca dati, anche per la mancanza delle risorse interne qualificate per l'accertamento delle condizioni delle opere e relative altresì alla natura della banca dati che al momento deve considerata esclusivamente di tipo ricognitivo, ai profili di responsabilità connessi alla certificazione dello stato di degrado e agli adempimenti ad esso propedeutici o conseguenti che andranno definiti con atti successivi”*. Anche l'UPI, nel corso dell'incontro del primo agosto 2019, ha *“espresso l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa con alcune osservazioni e raccomandazioni anche relative ad un impegno finanziario adeguato da parte del Governo per l'attività in esame contenuto in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante(...)”*.

In particolare, al fine di razionalizzare l'alimentazione dell'AINOP, tenendo in debita considerazione i diversi strumenti tecnologici in possesso dei soggetti conferenti, sono state individuate le priorità e le modalità della messa a disposizione dei dati, anche in relazione ai diversi soggetti conferenti, differenziando gli ambiti territoriali di riferimento. Tale organizzazione è finalizzata ad acquisire i dati anche da parte di soggetti conferenti che attualmente non dispongono di banche dati informatizzate e servizi informatici automatizzati per la cooperazione applicativa.

In tale ottica si è resa necessaria l'organizzazione sulla base temporale esplicitata nel decreto ministeriale, con la gradualità nella messa a disposizione dei dati da parte di tutti i soggetti che li possiedono a qualsiasi titolo.

Tale gradualità è stata organizzata avviando la condivisione dei dati con i principali soggetti conferenti dotati di piattaforme informatizzate ed interessati dalla gestione di opere rilevanti su scala nazionale.

Il cronoprogramma è organizzato su attività che, partendo da un inquadramento su base nazionale, consentano di scalare su ambiti locali con medesima efficacia, in modo da garantire una coerenza delle informazioni che sarebbe assai difficile raggiungere allorquando venissero coinvolti contemporaneamente tutti i soggetti gestori ai diversi livelli territoriali e amministrativi di competenza.

In data 21 novembre 2019 è entrato in vigore il **decreto ministeriale n. 430**, firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti On. Paola De Micheli in data **8 ottobre 2019**, dopo aver completato positivamente l'iter finalizzato alla registrazione da parte dei competenti Organi di controllo.

Come evidenziato nella apposita pagina web del sito del MIT, il decreto definisce le modalità con cui i soggetti di cui all'art. 13, comma 4 del D.L. 28/09/2018 n. 109 rendono disponibili i servizi informatici di rispettiva titolarità in materia di opere pubbliche, per la condivisione dei dati e delle informazioni all'interno dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP).

Nella pagina pubblicata è evidenziato che:

-nella fase iniziale la piattaforma sarà utilizzata dai soggetti conferenti e dai soggetti vigilanti ai fini dell'alimentazione della base dati. A seguito del consolidamento del processo di acquisizione, alcune informazioni saranno rese disponibili in modalità aperta, come dati aperti (*opendata*);

-per l'accesso alla piattaforma AINOP da parte dei soggetti conferenti o delle strutture vigilanti, in modalità di pre-esercizio, nel rispetto delle fasi indicate nel D.M. 430 del 8 ottobre 2019, dovrà essere trasmessa, da parte del responsabile della struttura competente, una comunicazione alla seguente casella di posta elettronica: [ainop@pec.mit.gov.it](mailto:ainop@pec.mit.gov.it).

-il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mette a disposizione un servizio di supporto raggiungibile al seguente indirizzo di posta elettronica: [monitoraggio.infrastrutture@mit.gov.it](mailto:monitoraggio.infrastrutture@mit.gov.it).

L'applicativo AINOP è stato, inoltre, reso maggiormente fruibile all'utenza con la pubblicazione di una mappa interattiva che consente di visualizzare le opere attualmente censite nella banca dati, con l'evidenza di alcuni parametri caratteristici quali l'IOP, la tipologia di opera e l'infrastruttura di appartenenza, il concedente e il concessionario.

Nell'ambito del tema della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, il Ministero ha coordinato ***l'attività di controllo indirizzata alle imprese e alle autoscuole***, con l'obiettivo di stimolare la puntuale osservanza delle attività da svolgere con conseguente effetto positivo sulla sicurezza stradale.

Le attività di controllo, già proficuamente poste in essere negli scorsi anni, sono svolte a livello periferico dalle Direzioni generali territoriali ed in particolare si rivolgono nei confronti:

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

La prima attività di controllo riguarda i veicoli ed investe l'area delle omologazioni (accertamenti tecnici sui veicoli nuovi di fabbrica per consentirne l'immissione in circolazione) e delle revisioni (accertamenti tecnici sui veicoli già in circolazione per verificarne il mantenimento dei requisiti di sicurezza). Le prove di omologazione e di revisione sono svolte, oltre che da personale tecnico del Ministero, anche dalle strutture private cui è stata rilasciata apposita

concessione, previa verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale.

La seconda attività di controllo riguarda i conducenti ed, in particolare, il loro livello di conoscenza delle regole della circolazione stradale. Il compito di formare i nuovi conducenti e di aggiornare i conducenti cui la patente è stata sospesa è affidato alle autoscuole titolari di apposita licenza, rilasciata dalle Province, a seguito di verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale.

Da tale obiettivo scaturiscono le attività di vigilanza, che hanno riguardato:

- a) operazioni presso gli STA - Sportello Telematico Automobilista;
- b) corsi di recupero punti patente;
- c) corsi ADR e *CQC* - attività di conducente di veicoli destinati al trasporto di merci pericolose - carta di qualificazione del conducente;
- d) attività di revisione presso le officine autorizzate.

Rispetto al numero di verifiche e controlli ispettivi effettuati nel 2018, si è registrato, per l'anno 2019, un generale incremento in valore assoluto delle attività, con particolare riferimento ai corsi di formazione professionale (certamente prioritari in termini di rilevanza assoluta dell'attività).

In particolare a fronte di un obiettivo di controllo di conformità dell'80% delle imprese, ne sono stati effettuati il 99%, pari in termini assoluti a 1.482 imprese controllate. E' stato superato ampiamente l'obiettivo posto ad inizio anno di effettuare il 10% dei controlli ed ispezioni sui corsi di formazione e recupero dei punti patente, che si è attestato a fine anno al 59% circa del numero dei corsi controllati, pari in termini assoluti a 7.675 controlli.

Relativamente alle ispezioni sui corsi di formazione, si è osservata, in alcune province, la presenza di modalità di erogazione della formazione in contrasto con le disposizioni normative vigenti.

Per far fronte a detta situazione, sono state promosse nuove misure e forme di controllo sull'effettiva presenza degli allievi ai corsi, come ad esempio la rilevazione della frequenza ai corsi attraverso un sistema di **controllo biometrico** basato sulle impronte digitali degli allievi.

L'analisi comparata delle schede di monitoraggio sui controlli ha fatto pertanto emergere alcune criticità dal punto di vista organizzativo delle strutture che andranno affrontate, quali:

- a) l'attività ispettiva non è quantitativamente distribuita in maniera omogenea presso gli uffici sul territorio nazionale, a causa principalmente della grave carenza di risorse umane;
- b) si è riscontrato un quadro non omogeneo nella distribuzione dei controlli tra le diverse operazioni/attività (STA, officine, corsi *CQC/CRP/ADR*, etc);
- c) si riscontrano difficoltà nella valutazione delle situazioni di irregolarità, non essendo disciplinato nel dettaglio il rapporto tra le diverse possibili irregolarità e le conseguenti azioni sanzionatorie.

In tema di comunicazione, **la campagna pubblicitaria “Sulla buona strada” - edizione 2019** - 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.

La Società *The Washing Machine*, aggiudicataria della gara europea indetta per l’affidamento del servizio, ha realizzato, nei primi mesi del 2019, quattro spot aventi ad oggetto i seguenti temi, individuati dall’Amministrazione dopo un attento esame degli ultimi dati ISTAT disponibili sull’incidentalità:

- 1) distrazione alla guida con riferimento all’uso dello *smartphone*;
- 2) uso dei sistemi di ritenuta sedili posteriori (adulti e bambini);
- 3) elevata velocità in ambito urbano ed extraurbano e mancato rispetto della distanza di sicurezza;
- 4) attenzione all’utenza pedonale.

La diffusione della campagna, realizzata sugli spazi gratuiti di comunicazione istituzionale delle reti RAI e su tutti gli altri media nazionali e locali (TV – Stampa – Web – Radio – Affissioni), ha avuto inizio il 16 giugno 2019 ed è terminata nella prima settimana di settembre. E’ stato effettuato un monitoraggio sull’efficacia della campagna. La verifica della campagna è effettuata attraverso un’indagine statistica su un campione statisticamente rilevante. Si è valutato, sulla base degli obiettivi di comunicazione definiti, gli effetti da questa prodotti.

A tal fine il monitoraggio è svolto tramite rilevazioni effettuate prima, durante e dopo la campagna ed è costruito in relazione agli indicatori di efficacia più idonei allo scopo come, ad esempio, ricordo, comprensione, coinvolgimento, persuasione.

Le attività del monitoraggio della campagna hanno avuto inizio il 13 maggio 2019 e si sono concluse in data 18 ottobre 2019 con la consegna del report finale della ricerca.

### **Risultati della ricerca**

*Comportamenti di guida scorretti e percezione della loro pericolosità.*

UTILIZZO DEL CELLULARE ALLA GUIDA 4 intervistati su 10 dichiarano di utilizzare il cellulare mentre sono alla guida, ma solo il 62% - 64% di questi afferma di avvalersi degli auricolari o di un sistema vivavoce/*bluetooth*. Molto più bassa è invece la percentuale di coloro che ammettono di fumare alla guida (compresa tra il 20% e il 27%) o guidare sotto l’effetto di alcool (tra il 6% e il 9%). L’ampia diffusione di tale comportamento spiega in parte perché rispondere al cellulare senza auricolare o vivavoce viene percepito da 6 automobilisti su 10 come il gesto più pericoloso in assoluto che si può compiere mentre si è alla guida, un dato che trova conferma anche da quanto emerso durante i *Focus group*.

**SUPERAMENTO DEI LIMITI DI VELOCITÀ** Al secondo posto della classifica dei comportamenti ritenuti potenzialmente più pericolosi troviamo il superamento dei limiti di velocità (15%). Circa il 75% degli intervistati considera adeguati i limiti di velocità urbani. Tale percentuale scende considerevolmente intorno al 60% quando si vanno a considerare le strade extraurbane (autostrade escluse). Circa 3 automobilisti su 10, infatti, considerano i limiti di velocità imposti fuori dai centri abitati troppo restrittivi. A tal proposito, i partecipanti ai *Focus group* portano come esempio i limiti posti nelle strade a scorrimento veloce (statali o nazionali) che spesso si trovano fuori dai complessi cittadini, dove è più difficile rispettare la velocità consentita e dove, tra l'altro, si verificano la maggior parte delle infrazioni di questo tipo.

**MANCATO UTILIZZO DEI SISTEMI DI RITENUTA** Il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza anteriori è comportamento considerato anch'esso altamente pericoloso, e coinvolge una considerevole quota di automobilisti: mentre 9 automobilisti su 10 dichiarano di allacciare sempre le cinture anteriori, soltanto 3 su 10 ammettono di fare lo stesso con quelle posteriori. Dall'analisi delle conversazioni svoltesi durante i *Focus group*, emerge infatti che, mentre le cinture del posto di guida e quelle poste a lato del guidatore vengono sempre allacciate principalmente per via delle sanzioni e dei segnali acustici ormai diffusi in tutte le autovetture, è opinione diffusa non solo che le cinture posteriori, contrariamente alle leggi vigenti, non siano obbligatorie, ma anche che i sedili posteriori siano più sicuri. L'unica eccezione si verifica nel caso in cui ci siano bambini a bordo, i quali vengono spesso obbligati da autisti e passeggeri adulti ad allacciare le cinture anche quando si trovano nei sedili posteriori. Elevata ma stabile durante tutte le tre fasi del processo di ricerca quella quota di italiani (il 7% del complesso degli automobilisti italiani) che ammette di non mettere in sicurezza i bambini attraverso un sistema di ritenuta appropriato (seggiolino).

**MANCATA ATTENZIONE AI PEDONI** All'ultimo posto tra i comportamenti ritenuti più pericolosi per chi è alla guida, con una percentuale inferiore al 10% nelle diverse fasi di ricerca, troviamo il mancato rispetto della precedenza ai pedoni. Proprio in relazione ai pedoni, nel corso dei *Focus group* il problema è stato ribaltato: al posto di una campagna per gli automobilisti, gli intervistati ritengono necessaria una diretta ai pedoni, affinché questi ultimi imparino a rispettare le regole della strada evitando così situazioni in cui viene messa a repentaglio l'incolumità sia loro che degli automobilisti già concentrati sulla propria guida.

#### *Segmento di automobilisti "a rischio maggiore"*

Sulla base dell'analisi del comportamento di guida dichiarato, è stato identificato un segmento di automobilisti definito "a rischio maggiore". Tali soggetti rappresentano il 34% del campione in tutte e tre le fasi della ricerca e si caratterizzano per almeno uno di questi comportamenti considerati potenzialmente pericolosi: uso del cellulare alla guida senza le dovute precauzioni, assunzione di bevande alcoliche oltre i limiti consentiti prima di mettersi al volante, mancato utilizzo delle cinture di sicurezza anteriori, trasporto in auto dei bambini senza apposito seggiolino. Questa quota di automobilisti maggiormente esposti al rischio di commettere un incidente è maggiormente presente tra i giovani uomini (dai 18 ai 34 anni) e tra i residenti al Centro e al Sud Italia.

*Ricordo della campagna “Sulla buona strada”*

PRIMA DELLA VISIONE/ASCOLTO DEGLI SPOT: Più di 4 automobilisti su 10 (44%) ricordano di aver visto o sentito la campagna del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla sicurezza stradale nelle ultime settimane. Per oltre la metà di questi (64%) si tratta di un ricordo spontaneo. In particolare, sono i residenti nel Sud e nelle Isole a registrare il tasso di ricordo più alto: circa 5 intervistati su 10. In alcuni casi però, si tende a confondere la campagna del MIT con altre iniziative che, pur trattando sempre il tema della sicurezza stradale, sono state promosse da altri enti. Prima fra tutte la campagna #SEISICURO della Polizia di Stato, andata in onda a partire da Luglio 2019, che vede come protagonista Dario Vergassola, citato dal 5% di coloro che dichiarano di aver visto una campagna sulla sicurezza stradale nelle ultime settimane. Nel complesso, i ricordi errati si stimano pari al 7-8%. La fonte principale del ricordo per quasi 9 intervistati su 10 è la televisione. Al secondo posto, a notevole distanza, c'è la radio, con una percentuale che oscilla tra il 14 e il 19% a seconda che si tratti della prima o della seconda rilevazione. A seguire il web (11 – 9%), i giornali/riviste (8%, quota almeno in parte da aggiungere al web, poiché la pubblicità 7 online è andata su testate giornalistiche), le affissioni/manifesti (7 – 6%), i blog/forum (2 – 3%) ed infine il cinema all'1%. Il web cresce tra i giovani da 18 a 34 anni (19% durante la campagna, 11% nella fase post). Il ricordo che più di ogni altro è rimasto impresso nella mente degli automobilisti fa riferimento alla tragicità degli incidenti stradali causati da comportamenti scorretti alla guida, primo fra tutti l'uso del cellulare, menzionato da circa l'11-15% di coloro che dichiarano di ricordare la campagna. L'importanza dell'utilizzo dei sistemi di ritenuta viene invece richiamata alla memoria da circa il 6-10% degli intervistati. Quasi nessuno, invece, cita tra i ricordi il tema relativo al rispetto dei limiti di velocità (3-4%) e quello che fa riferimento all'attenzione ai pedoni (1-3%).

DOPO LA VISIONE/ASCOLTO DEGLI SPOT: Anche dopo la visione degli spot video, quello a tema «cellulare» si conferma come il più ricordato (40% del campione). Quello che invece è rimasto meno impresso nella mente degli automobilisti è lo spot «pedoni», il quale, facendo una media tra le due rilevazioni, ottiene una percentuale pari al 32%. In una posizione intermedia tra i due, ci sono gli spot «cinture» e «velocità», i quali vengono ricordati rispettivamente dal 34% e dal 36% degli intervistati.

A prescindere dalla tematica affrontata, gli spot video registrano comunque un maggior ricordo tra gli automobilisti (con percentuali che oscillano tra il 29 e il 40% a seconda dello spot visionato); a seguire quelli radio (26-29%) e, a distanza, le affissioni (15-17%) e la stampa (12-14%).

*Gradimento della campagna “Sulla buona strada”*

In generale, la campagna ha avuto un riscontro molto buono sull'audience degli automobilisti: quasi 9 su 10 hanno espresso una valutazione molto o abbastanza positiva. In particolare, gli intervistati che già ricordavano gli spot hanno dichiarato di apprezzare soprattutto l'invito alla prudenza (10%) e di condividere pienamente il messaggio trasmesso (9%).

Tra gli elementi di maggiore criticità viene invece citata la sensazione di ansia, tristezza e paura che un incidente stradale normalmente suscita in chi vi assiste.

Ancora una volta, lo spot che ha ottenuto la performance migliore è quello «cellulare», «molto gradito» dal 44% degli appartenenti al campione. Seguono «cinture» al 39%, «velocità» al 37% e «pedoni» al 34%. In generale, però, tutti i messaggi sono stati ritenuti chiari e di facile comprensione (92% «molto + «abbastanza»), soprattutto grazie al messaggio esplicativo finale.

### ***Giudizio di efficacia della campagna “Sulla buona strada”***

In generale, più di 6 automobilisti su 10 hanno considerato la campagna del MIT molto o abbastanza efficace (65% in entrambe le rilevazioni). A livello contenutistico, in vetta alla classifica delineata dalla ricerca quantitativa troviamo sempre lo spot «cellulare», ritenuto quello più efficace in assoluto a prescindere dal mezzo di diffusione utilizzato. Nelle domande a scelta diretta, infatti, viene considerato come il più adeguato nell'indurre una maggiore prudenza alla guida dal 53% degli automobilisti in relazione agli spot video, dal 43% in relazione a quelli radio e dal 34% relativamente a manifesti, quotidiani e riviste. Le percentuali raggiunte dagli altri spot, invece, non superano il 20% per tutti mezzi analizzati. Inoltre, circa 4 intervistati su 10 asseriscono che lo spot «cellulare» presenta lo stile narrativo che meglio descrive la gravità del problema degli incidenti stradali. Tale valutazione può essere in parte collegata al fatto che l'utilizzo del cellulare alla guida viene valutato come potenzialmente più pericoloso rispetto ad altre condotte scorrette.

A differenza di quanto emerge dalla ricerca quantitativa, per i partecipanti ai *Focus group* (ricerca qualitativa) è lo spot sul tema delle cinture di sicurezza a qualificarsi come il messaggio più efficace e meglio riuscito. I partecipanti hanno infatti evidenziato come questo sia stato in grado di acuire tutti i tratti in comune con gli altri spot che hanno determinato il successo della campagna. Ciò è dovuto soprattutto alla figura della bambina che aumenta la tensione e il turbamento per ciò che sta per succedere. Lo spot «pedoni», invece, si colloca all'ultimo posto in termini di giudizio di efficacia da parte degli intervistati sia nella ricerca quantitativa, dove raccoglie solo il 29% delle risposte “molto” contro il 36% dello spot «cellulare», che in quella qualitativa. In quest'ultima, in particolare, i partecipanti hanno sottolineato come, seppure il linguaggio rimanga invariato, il messaggio sui 9 pedoni risulti inverosimile a causa di una serie di elementi, quali il suono finale della macchina percepito come un'accelerazione della vettura e l'espressione della protagonista giudicata equivoca e poco credibile. Inoltre, in base al montaggio, sembra che l'automobilista abbia già visto bene l'attraversamento del pedone molto prima che l'incidente abbia luogo.

### ***Efficacia dei mezzi***

Dal punto di vista del mezzo utilizzato per diffondere il messaggio, il video, grazie allo stile moderno ed azzeccato, alle immagini, alla musica e alla voce narrante, è stato considerato il più efficace nel costruire una narrazione realistica in grado di muovere e persino di commuovere.

Questo aspetto emerge in particolare durante i *Focus group*, dove è stato messo in evidenza come i protagonisti delle pubblicità, personaggi comuni e positivi, siano calati in situazioni normali nelle quali è facile immedesimarsi. Grazie a tale costruzione narrativa, il messaggio «se fai un errore, è comunque una scelta» riesce a passare con forza facendo riflettere e responsabilizzando lo spettatore. Contrariamente ai video, la diffusione a mezzo stampa è stata accolta, sempre nei *Focus group*, in maniera molto fredda e critica. Sebbene dopo un'attenta

osservazione il messaggio sia stato in genere ritenuto semplice e chiaro, ad un primo esame tutti hanno giudicato tali pubblicità poco comprensibili. Troppo forte è infatti il contrasto tra messaggio e immagine che, insieme ad una scelta di termini (caselle *flagged e unflagged*) non facilmente intellegibile e al messaggio centrale a piè di pagina, di ridotte dimensioni, rende disagiata la decodifica del messaggio e di tutta la campagna, soprattutto da parte dei soggetti meno giovani. L'unica eccezione è forse rappresentata dalla pubblicità riguardante l'attenzione ai pedoni, nella quale il richiamo tra immagine e messaggio è chiaro e definito grazie al volto e alla postura del pedone che indicano una certa incertezza. La pubblicità cartacea che invece fa più fatica ad arrivare a destinazione è quella dedicata ai limiti di velocità. Infine, gli spot radio sembrano occupare una posizione intermedia, a metà strada tra stampa e video. Infatti, nonostante gli intervistati ritengano che gli spot siano emotivamente coinvolgenti e chiari, grazie all'annuncio finale che esplicita il tema o la "cattiva pratica", la prima parte non risulta chiara nella sua narrazione e quindi nel suo obiettivo/messaggio specifico (ovvero uso del cellulare, cinture ecc.); di conseguenza, i personaggi archetipici non emergono, nelle loro versioni radio, con la stessa nitidezza degli spot televisivi. Questo rende più difficile l'identificazione e quindi l'immedesimazione dello spettatore con il protagonista. Nello specifico, mentre per lo spot sul cellulare gli effetti sonori fanno intuire il tema centrale della comunicazione, lo spot sulle cinture di sicurezza e quello sui pedoni non riescono nello stesso intento. Gli intervistati, a tal proposito, hanno affermato che, al fine di una migliore chiarezza, sarebbe stato opportuno aggiungere una voce narrante o dei suoni più specifici (ad es. suoni dell'allarme cinture). Ciononostante, i partecipanti hanno caldeggiato la necessità di aumentare la diffusione dei comunicati via radio, in modo da intercettare l'ascoltatore proprio durante la guida e favorire così una forte immedesimazione.

### ***Effetti della campagna sulla sensibilità degli automobilisti***

La campagna non sembra avere indotto variazioni misurabili nei comportamenti di guida, poiché la quota di popolazione che adotta comportamenti scorretti si mantiene stabile prima, durante e dopo la campagna. Si osservano invece variazioni nella sensibilità verso i temi e la pericolosità di alcuni comportamenti: si evidenzia in particolare una significativa crescita di percezione della pericolosità del cellulare alla guida (tra la fase di ricerca prima della campagna e la fase successiva), nonché del mancato uso dei sistemi di ritenuta per i bambini; crescono anche la sensibilità verso il necessario uso delle cinture posteriori, e si osserva un lieve incremento di responsabilizzazione rispetto al tema della velocità; minore l'impatto sul tema del rispetto dei pedoni. Per i soggetti a rischio invece, ossia il 34% degli automobilisti italiani che adotta almeno un comportamento di guida potenzialmente pericoloso, la campagna sembra non avere avuto un impatto significativo, dal momento che, tra la fase pre e quella post della diffusione della campagna, non sono stati registrati significativi aumenti nella percezione della pericolosità dei propri comportamenti.

### 1.3 Monitoraggio dei materiali da costruzione ad uso strutturale.

L'obiettivo risulta collegato alla missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistica”* e afferisce al programma 14.9 *“Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni”*, attività volta alla consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Il tema della **qualità dei materiali da costruzione per uso strutturale**, si inserisce nel contesto di una azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale, nonché la affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi.

In tale direzione il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha inteso fornire il proprio contributo emanando le **Linee guida per le verifiche ed controlli non distruttivi sui materiali per uso strutturale**. Le linee guida si propongono come un testo introduttivo, di indirizzo e di primo ausilio a progettisti ed operatori del settore delle costruzioni, fornendo loro uno strumento conoscitivo che possa costituire la base per un primo orientamento nell'affrontare le complesse problematiche legate alla programmazione delle indagini sulle strutture, alla individuazione dei conseguenti criteri operativi ed alla fase di interpretazione corretta dei risultati ottenuti dalle indagini individuali. Il documento, così, ha l'obiettivo di contribuire ad evitare, nel vasto campo della diagnostica sui materiali, errori riconducibili a procedure improprie, che possano pregiudicare le attese, in termini di resistenza e di durabilità, poste a presupposto del progetto, nonché errori derivanti da una inappropriata interpretazione dei risultati delle prove sperimentali, in particolare, non distruttive.

Le problematiche sottese al processo di verifica strutturale per la garanzia d'uso e prestazione del patrimonio edilizio, infrastrutturale e monumentale esistente, nell'ottica di un recupero del patrimonio edilizio, deve realizzarsi attraverso un processo conoscitivo di tipo quantitativo delle caratteristiche fisiche e meccaniche dei materiali da costruzione ai fini delle conseguenti valutazioni necessarie per le varie applicazioni anche di carattere progettuale.

### 1.4 Sicurezza strutturale delle opere pubbliche esistenti.

L'obiettivo risulta collegato alla missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistica”* e afferisce al programma 14.9 *“Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni”*, attività volta alla consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Riguardo la sicurezza strutturale delle opere pubbliche esistenti, nel corso del 2019, l'impegno del Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è rivolto nella **redazione di linee guida per le verifiche dell'usura a fatica sulle strutture soggette ad azioni dinamiche**.

L'obiettivo del Consiglio superiore è stato quello di mettere a punto delle linee guida utili alla redazione dei piani di monitoraggio e verifiche a fatica sulle strutture di manufatti esistenti. Il problema della manutenzione strutturale delle

costruzioni non può prescindere dal mantenimento dei livelli di sicurezza previsti per le stesse dalle norme tecniche, sia per quel che riguarda le sollecitazioni statiche, sia per quelle variabili e ripetute nel tempo (campo dinamico). Considerata la peculiarità degli effetti delle azioni dinamiche sulle strutture è necessario adottare dei piani di monitoraggio per valutare gli effetti delle suddette azioni dinamiche ed ai conseguenti problemi di fatica cui le strutture sono soggette nel tempo. Le nuove norme tecniche per le costruzioni, emanate con decreto ministeriale 17 gennaio 2018, al capitolo 2.1 dispongono che “i materiali ed i prodotti per poter essere utilizzati nelle opere previste dalle presenti norme, devono essere sottoposti a procedure e prove sperimentali di accettazione”. Così le linee guida del Consiglio superiore descrivono le procedure per il rilascio del certificato di valutazione tecnica relativo all’impegno di sistemi di ancoraggio passivi per uso geotecnico ai sensi delle predette norme tecniche e definisce le regole tecnico-amministrative per la qualificazione dei suoi elementi costituenti.

### 1.5 Riduzione del rischio sismico delle costruzioni.

L’obiettivo risulta collegato alla missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” e afferisce al programma 14.9 “*Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni*”, attività volta alla consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all’annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Quest’anno in particolare si è provveduto alla redazione di ***Linee guida per la classificazione dei ponti e cavalcavia esistenti nei riguardi del rischio sismico***.

Le linee guida illustrano come la classificazione del rischio o, meglio, del livello di attenzione si inquadri in un approccio generale multilivello che dal semplice censimento delle opere d’arte da analizzare arriva alla loro verifica di sicurezza se non, ove necessario, ad una più accurata analisi di resilienza.

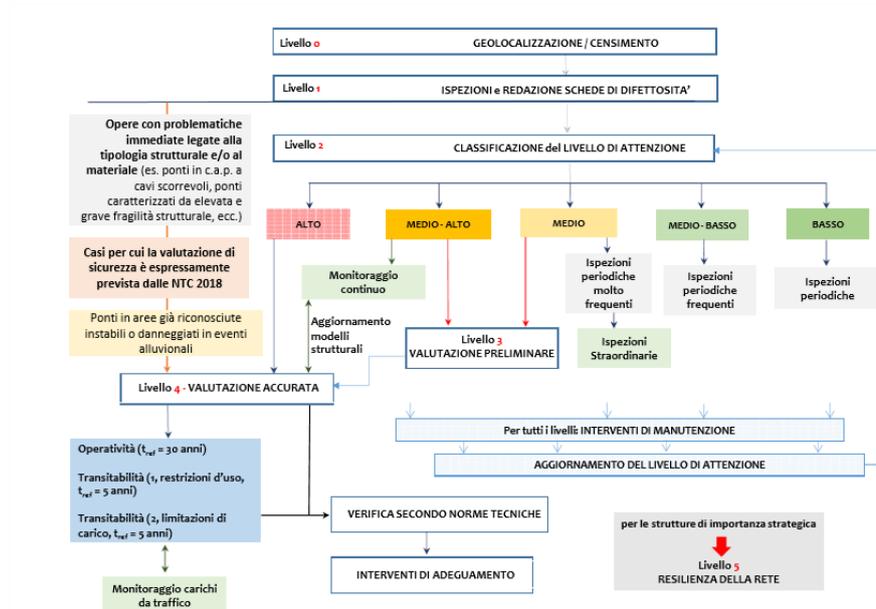
Sono approfondite nel dettaglio le metodologie necessarie per sviluppare l’approccio proposto a livello territoriale, quali il censimento delle opere, l’esecuzione delle ispezioni ai fini della redazione delle schede difettologiche dell’opera nonché la classificazione del livello di attenzione in funzione dei rischi rilevanti, strutturale (statico e fondazionale), sismico, idraulico e frane.

Tali rischi, inizialmente analizzati separatamente in termini di pericolosità, vulnerabilità e esposizione, sono poi riuniti in un’unica classificazione generale del livello di attenzione. In quest’ottica, il documento fornisce gli strumenti per la conoscenza a livello territoriale dei ponti, nella più larga accezione del termine, e gli strumenti per definire le priorità per l’esecuzione delle eventuali operazioni di monitoraggio, di verifica e di intervento, integrandosi con le altre due parti delle linee guida relative al monitoraggio dei ponti esistenti ed alla loro verifica di sicurezza.

L’impiego di un approccio multilivello per la gestione dei ponti esistenti è facilmente giustificabile considerando l’elevatissimo numero di infrastrutture presenti sul territorio italiano e le limitate risorse economiche e temporali disponibili che non permettono di eseguire indagini approfondite su tutte le

strutture simultaneamente. Occorre altresì calibrare la complessità e, quindi, l'onerosità delle ispezioni, delle indagini, dei controlli e delle verifiche da effettuare, valutandone di volta in volta, seppur in modo approssimato e qualitativo, l'effettiva necessità e urgenza in funzione dello stato attuale dell'opera. L'approccio multilivello proposto prevede valutazioni speditive estese a livello territoriale, quali il censimento, le ispezioni e la classificazione, e valutazioni puntuali, di complessità maggiore, concentrate su singoli manufatti. In particolare, da una prima analisi eseguita sull'intero patrimonio infrastrutturale esistente mediante la costruzione di un censimento ragionato basato sul reperimento del maggior numero di informazioni possibili e sull'effettuazione di semplici e veloci ispezioni visive, è definito il livello di attenzione che merita ogni ponte e, quindi, il grado di complessità e la tipologia degli approfondimenti.

Approccio multilivello e relazioni tra i livelli di analisi



Come si evince dalla Figura, il fulcro centrale dell'approccio, sui cui risultati si basano le valutazioni successive, è il Livello 2, ossia la classificazione del livello di attenzione. Come esposto nel seguito, essa consiste nel determinare, per ogni ponte, un parametro funzione dei fattori di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione, denominato Livello di Attenzione (LdA) e classificato in alto, medio-alto, medio, medio-basso e basso. Ad ogni livello di attenzione corrispondono determinate azioni suggerite in termini di indagini/monitoraggio/verifiche.

### 1.6 Snellimento delle procedure e degli adempimenti nel settore delle costruzioni.

L'obiettivo risulta collegato alla missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" e afferisce al programma 14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni", attività volta alla

consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha redatto un *documento con delle proposte di modifiche ed integrazioni al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia – D.P.R. 380/2001*, con l'obiettivo di individuare criticità presenti ed avviare la semplificazione di procedure e adempimenti amministrativi nell'ambito del quadro normativo che disciplina le costruzioni.

Il testo unico per l'edilizia DPR 380/2001 è entrato in vigore in Italia il primo gennaio 2002 ed interviene con l'obiettivo di dare un riordino alle norme e regolamenti sull'attività edilizia succedutisi nel tempo, molto spesso senza una coerenza logica e sistemica, rendendo oltremodo scivolosa la materia per la complessa lettura delle leggi e dei regolamenti, più volte modificati negli anni, al punto di rendersi necessaria un'attività di collazione e riordino. Nato dunque per sistematizzare tutte le informazioni concettuali elaborate negli anni novanta e le modifiche apportate più di recente hanno riguardato aspetti di dettaglio, localistici e particolar e che non hanno inciso sul sistema generale. Attualmente il DPR n. 380/2001 accusa l'evoluzione intervenuta nel settore delle costruzioni dagli anni '70 ad oggi e non appare più in grado di fornire adeguate risposte alle innumerevoli problematiche che si presentano quotidianamente nella pratica applicativa del costruire e dell'attività edilizia in particolare. Di conseguenza, molteplici sono le criticità che incidono negativamente sulla vita dei cittadini e sulle attività dei professionisti, imprese pubbliche e amministrazioni. Nel documento sono contenuti dettagli con suggerimenti per il superamento delle criticità, secondo tre focus: la disciplina delle attività edilizie; la sicurezza delle costruzioni e la sostenibilità delle costruzioni.

### **1.7 Garantire l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale, per la salvaguardia della vita umana in mare**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 7 “Ordine pubblico e sicurezza”, al programma 7.7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste” ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, istituito nel 1865, è responsabile dell'esercizio di compiti e funzioni collegate in prevalenza all'uso del mare per fini civili e con dipendenza funzionale da vari Ministeri che si avvalgono della sua opera: primo fra tutti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nel quale si colloca come Centro di responsabilità amministrativa) che ha "ereditato" nel 1994, dal Ministero della Marina Mercantile, la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività inerenti la navigazione commerciale e da diporto.

Il Corpo - che dispone di un organico complessivo di poco inferiore a 10.600 militari, tra ufficiali, sottufficiali e graduati - si configura come una struttura altamente specialistica, sia per i profili tecnico-operativo sia per quelli

amministrativi, investita dell'espletamento di funzioni pubbliche statali negli spazi marittimi di interesse nazionale finalizzate prioritariamente alla salvaguardia della vita umana in mare. Per l'assolvimento di queste funzioni, nel corso del 2019, ha avuto a disposizione:

- una flotta navale di 555 imbarcazioni, delle quali 59 d'altura e 248 costiere, dislocate in circa 100 porti localizzati lungo tutto il perimetro delle coste nazionali, tra cui quello di Messina dove ha sede il Reparto Supporto Navale delle unità maggiori ad elevata autonomia (Classe 900, 920 e 940), capaci di assicurare una consistente flessibilità operativa e utilizzate prevalentemente per attività di pattugliamento e soccorso a lungo raggio. Altre 248 unità minori (gommoni e battelli pneumatici) sono dislocate, invece, nelle località particolarmente frequentate da bagnanti e diportisti per l'assistenza e la sorveglianza negli specchi di mare prospicienti la costa. Tra le unità d'altura e costiere vi sono le 122 motovedette precipuamente dedicate al soccorso marittimo ed aereo (Classe 300, 600 e 800);
- una squadriglia aerea suddivisa su quattro basi (Sarzana, Catania, Cagliari e Pescara), dotata di 18 aeromobili (4 ad ala fissa e 14 ad ala rotante), con fondamentali funzioni quali la ricerca di naufraghi e di unità navali ed aeree in difficoltà in mare, il soccorso a naufraghi o a traumatizzati ed ammalati a bordo di navi, la tutela dell'ambiente marino e delle aree marine protette anche a mezzo di sistemi di telerilevamento sia per monitoraggi periodici, sia in occasione di eco-emergenze. Importante anche l'attività di vigilanza sulla pesca marittima e sull'acquicoltura nonché sulla navigazione e sulle attività marittime che si svolgono nelle acque territoriali e di interesse nazionale, con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare nella sua accezione più ampia;
- una complessa ed articolata componente tecnologica (utilizzata per le comunicazioni, la gestione di informazioni e il monitoraggio del traffico navale) dotata di sofisticati sistemi, piattaforme informatiche e reti di trasmissione bisognose di costanti interventi di adeguamento che, connessi anche a livello internazionale, mirano a garantire elevati *standard* di sicurezza in mare e pronti interventi nelle situazioni emergenziali, favorendo pure la competitività dei porti nazionali.

Tra essi si vogliono citare il servizio VTS (*Vessel Traffic Service*), la rete AIS (*Automatic Identification System*), il sistema per la ricezione delle informazioni satellitari (*Long Range Information and Tracking*), l'interfaccia unica nazionale PMIS (*Port Management Information System*), il servizio di avviso ai naviganti NAVTEX (NAVigational TEXt message), il sistema satellitare internazionale di localizzazione COSPAS/SARSAT, progettato per assistere le operazioni di ricerca e soccorso, con sede unica nazionale a Bari operativa tutti i giorni h24;

- un parco veicoli (automezzi di servizio) composto da 947 mezzi, suddivisi nei vari segmenti (autoveicoli a trazione integrale e non, furgonati, carrelli rimorchio, laboratori mobili ecc.) in relazione ai servizi tecnici ed operativi cui sono dedicati, come le ispezioni sul demanio marittimo e sulle spiagge, la vigilanza degli spazi portuali, gli interventi per la tutela ambientale ed i controlli sulla filiera di pesca, il trasporto logistico, quello collettivo, il servizio aeroportuale ecc.;

- una componente subacquea con personale altamente specializzato per le attività in immersione, articolata in cinque Nuclei di intervento istituiti presso le sedi di Genova, Cagliari, Napoli, Messina e San Benedetto del Tronto, in modo da poter raggiungere agevolmente tutto il litorale nazionale per compiti di ricerca naufraghi e relitti dispersi sul fondo ma anche per attività di monitoraggio e controllo dei fondali e delle acque sia in termini di tutela ambientale e delle biodiversità, sia per la salvaguardia del patrimonio archeologico sommerso.

Gli spazi marittimi ove il Corpo svolge le sue attività comprendono 155.000 Km<sup>2</sup> di acque marittime, interne e territoriali, che sono a tutti gli effetti parte del territorio dello Stato, nonché ulteriori 350.000 Km<sup>2</sup> di area di responsabilità SAR (ricerca e soccorso) sui quali l'Italia ha diritti esclusivi (sfruttamento delle risorse dei fondali). Dunque, un complesso di aree marine di competenza quasi doppia rispetto all'intero territorio nazionale.

Il Corpo è presente lungo i circa 8.000 chilometri di coste nazionali, articolato a livello territoriale in Comandi di uffici marittimi, suddivisi in:

- **15 Direzioni Marittime** (Ancona, Bari, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Livorno, Napoli, Olbia, Palermo, Pescara, Ravenna, Reggio Calabria, Trieste e Venezia), sedi a loro volta di altrettante Capitanerie di porto;
- **55 Capitanerie di porto** (di cui 15 sedi delle predette Direzioni Marittime);
- **48 Uffici Circondariali marittimi**;
- **126 Uffici Locali marittimi**;
- **38 Delegazioni di spiaggia**.

L'obiettivo strategico 2019 assegnato con la direttiva del Ministro, è articolato in complessivi sei obiettivi operativi. Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d'azione) dalle quali, "a cascata", discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha assegnato ai Comandi del Corpo distribuiti sul territorio, per l'aspetto tipicamente operativo ed ai reparti e uffici del Comando generale, per quegli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale.

Nel corso dell'esercizio 2019 la **primaria attività di ricerca e soccorso in mare** è proseguita, senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km<sup>2</sup> di zona SAR italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per attività di soccorso straordinaria sostenuta in favore dei migranti. In ragione di ciò, le 3.343 missioni SAR e le 2.222 missioni VIFI (vigilanza flussi immigratori) effettuate dai mezzi navali hanno fatto totalizzare più di 182mila miglia nautiche percorse.

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

- mantenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea, e per scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo;

- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- svolgere regolarmente il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, per mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili.

Iniziando dal funzionamento della componente aeronavale e terrestre della Guardia costiera, è stata garantita una media di **330 giorni di disponibilità operativa** dei mezzi in uso, a fronte dei 299 giorni prefissati, con un indice di efficacia pari a 1,10.

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

- presso il Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto è attiva una "Centrale Operativa" che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (**I.M.R.C.C. – Italian Maritime Rescue Coordination Center**) quale organismo nazionale titolare della funzione;
- presso le quindici direzioni marittime, dislocate una in ogni Regione che affaccia sul mare e due in ciascuna isola maggiore, sono attivi i centri secondari di soccorso marittimo (**M.R.S.C. – Maritime Rescue Sub Center**) che coordinano le dipendenti unità costiere di guardia della rete SAR (*Search and Rescue*) h24;
- una **rete di guardia SAR** costantemente attiva 24 ore al giorno composta da **99 nodi** distribuiti sull'intero territorio nazionale che consentono di prestare soccorso, in tempi brevi, ad ogni mezzo che si trova in difficoltà all'interno dell'area nazionale di responsabilità SAR che si estende ben oltre le acque territoriali nazionali.



Tutto quanto sopra ha consentito di coordinare al meglio le numerose emergenze verificatesi ed in particolare, con riferimento all'obiettivi prefissato, nel **97% dei casi** le operazioni sono state espletate **con l'intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera** (*target* prefissato:  $\geq 80\%$ ) e solo il **3%** ha avuto una conduzione conclusasi con l'impiego di unità navali di altre amministrazioni o privati (*target* prefissato:  $\leq 20\%$ ).

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

- **3.227** operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- **3.506** missioni SAR di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali;
- **5.555** persone soccorse e/o assistite;
- **384** missioni per trasbordo di ammalati e traumatizzati;

- **1.459** unità da traffico, da pesca e da diporto soccorse/assistite;
- **75.973** miglia percorse dalle motovedette, per ricerca e soccorso;
- **408** ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R.;
- **762** operazioni di ricerca di dispersi in mare
- **253** recuperi di persone decedute in mare di cui: *37* in attività subacquea, *40* per sinistri marittimi, *65* per cadute accidentali in acqua o suicidi e *111* per balneazione.

Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso in mare), ai precedenti dati **si aggiungono** i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente **all'immigrazione clandestina** che, seppur in flessione rispetto agli anni precedenti, ha fatto registrare:

- **7.586** migranti soccorsi in mare;
- **3.885** migranti rintracciati a terra;
- **59** recuperi di migranti deceduti in mare;
- **106.615** miglia percorse dalle unità navali;
- **697** ore di volo per vigilanza sui flussi immigratori;
- **1.683** missioni MICOIM (controllo/contrasto immigrazione) dei mezzi navali;
- **4.041** interventi di controllo del personale a terra.

**Il miglioramento delle attività ispettive di safety e security per il mantenimento di elevati standard di sicurezza nel settore marittimo**, è uno degli obiettivi del Corpo. Iniziando dalla sicurezza intesa come *safety*, **le ispezioni e le visite al naviglio nazionale** hanno interessato **l'83%** delle navi passeggeri e traghetti Ro-Ro passeggeri, superando il *target* prefissato pari al 50%, con un indice di efficacia equivalente a 1,66. Le verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale in generale sono state *84.950*. Sempre in tema di safety, si aggiungono altri *66.994* controlli eseguiti in porto per assicurare il miglior espletamento del traffico mercantile e *47.434* interventi di verifica della “marca di bordo libero” posta sulla murata delle navi, a garanzia della sufficiente riserva di galleggiabilità a seguito dei carichi imbarcati. A seguito di questi ultimi, sono state rilevate *117* infrazioni.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate **tutte le navi straniere con Priority 1** approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). L'obiettivo riferito a tali unità prevedeva un numero di ispezioni pari al 95% delle navi approdate ma si è raggiunta la quota del 100%, con un indice di efficacia superiore ad 1. Altri 234 controlli sono stati eseguiti sulle navi straniere approdate con un indice di rischio inferiore (*Priority 2*). A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi **78** provvedimenti di “fermo nave” e 7 provvedimenti di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al relativo MoU (*Memorandum of Understanding*).

Tali numeri, abbastanza contenuti, dimostrano, oltre all'efficacia dei controlli, il buon rispetto delle regole da parte delle compagnie di navigazione e, di conseguenza, un crescente livello di sicurezza nel trasporto marittimo. In proposito, **l'obiettivo specifico** inserito nel Piano della *performance* 2019-2021, avente come indicatore di impatto la previsione di una riduzione della percentuale di **Missed inspection dallo 0,6% allo 0,54%** - ossia della percentuale di navi non ancora ispezionate ma circolanti con gravi condizioni strutturali *sub standard*,

rispetto a tutte le navi con *Priority 1* che approdano nei porti nazionali - è stato conseguito con una percentuale migliore, pari **allo 0,08%**.

Anche l'attività amministrativa finalizzata a dare seguito ed **attuazione alle normative** nazionali e comunitarie intervenute nel corso dell'anno in materia di sicurezza è stata particolarmente intensa. L'obiettivo prevedeva l'attuazione di tutte le nuove norme introdotte (100%) che è stato pienamente raggiunto.

Anche le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata *ship security*, hanno continuato a coinvolgere il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai sensi della specifica normativa internazionale.

A fronte di un obiettivo che prevedeva di eseguire **660 ispezioni ai fini della security** a bordo della navi nazionali e di quelle straniere approdate nei porti italiani, in attuazione delle specifiche norme del Codice ISPS (*International Ship and Port facilities Security code*), ne sono state **effettuate 701**, con un indice di efficacia pari a **1,06**.

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata *port facilities security*) ha impegnato il personale del Corpo in una delicata attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Nel dettaglio, sono stati eseguiti complessivamente **30.845 controlli** generici e **377 verifiche specifiche** sull'applicazione delle norme in materia che, in termini di efficacia, superano il *target* prefissato (343 verifiche specifiche, ossia una per ogni *port facilities* esistente).

Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo:

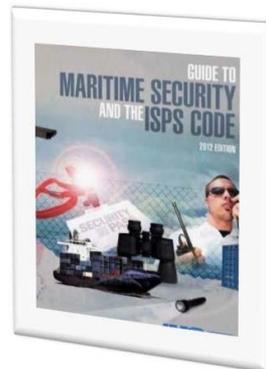
- **2.510 missioni** per controlli antiterrorismo eseguite dalle unità navali della Guardia costiera;
- **10.624 controlli a terra** su veicoli e passeggeri, con ben **5.232 irregolarità riscontrate**;
- **2.526 uscite in mare per vigilanza**.

Le **azioni di controllo in mare, nei porti e sul litorale marittimo del Corpo sono finalizzate a verificare, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza**.

Relativamente alla fase operativa delle concernente i **controlli sull'attività diportistica**, le azioni di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- **58.512** controlli effettuati in mare dalle motovedette, con **4.138** infrazioni rilevate;
- **51.482** controlli a terra eseguiti dal personale militare, con **2.600** infrazioni rilevate.

A seguito di tali interventi - peraltro svolti in piena sinergia con le altre forze operanti in mare, per non essere invasivi ma incisivi ed efficaci - sono state



trasmesse **571 notizie di reato** all’Autorità giudiziaria ed eseguiti **2.180 sequestri penali** e **132 sequestri amministrativi**.

In materia di prevenzione, si è provveduto ad emanare/rivedere, a cura dei competenti Capi di compartimento e di circondario marittimo, le apposite ordinanze per disciplinare l’intero settore turistico-balneare, con un’azione successiva di controllo al fine di verificarne l’osservanza.

Per quel che concerne, invece, i **controlli di sicurezza alle unità da diporto**, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è proseguito il progetto “Bollino blu”. L’iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi. Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l’idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l’interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione.

**L’obiettivo stabilito** per il 2019 (158.400 controlli) è stato con grandi sforzi conseguito, per non disattendere le aspettative della collettività particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Il risultato raggiunto è di **163.419 controlli eseguiti**.

Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- Come attività tecnico-operativa:
  - **1.238** unità da diporto soccorse/assistite;
  - **3.423** diportisti soccorsi/assistiti;
  - **315** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto.
- Come attività amministrativa:
  - **66** navi iscritte negli appositi registri e **36** cancellate;
  - **1.153** unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e **970** cancellate;
  - **23.065** candidati esaminati per il conseguimento di patente nautica;
  - **12.940** patenti nautiche rilasciate;
  - **28.316** istanze di aggiornamento di patenti nautiche presentate;
  - **227** patenti revocate e **61** sospese.



Per ciò che concerne la **tutela dei bagnanti**, l’attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata in ragione delle risorse avute in corso di esercizio. Si è preferito intensificare, soprattutto nei giorni di massimo afflusso, gli interventi delle motovedette negli specchi acquei più frequentati per la balneazione – al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare appositamente riservate – ridimensionando, piuttosto, i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare, anche in ragione delle sinergie nate dagli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni. Particolare attenzione si è rivolta ad accertare la scrupolosa osservanza - da parte dei concessionari, assistenti bagnanti, sodalizi pubblici e privati - delle disposizioni inerenti la sicurezza della balneazione

contenute nelle ordinanze di sicurezza balneare (servizio di salvamento, zona di mare riservata alla balneazione, corridoi di lancio, segnaletica per mancanza del servizio di salvataggio e per situazioni di pericolo per i bagnanti, ecc.). Non meno scrupolosa è stata la verifica dei titoli concessori delle strutture balneari, anche al fine di restituire gli arenili, in presenza di occupazioni *sine titulo*, alla libera fruizione e per garantire, in ogni caso, il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia. In generale, gli elementi di consuntivo sono i seguenti:

- **46.380** sopralluoghi sulle spiagge;
- **53.464** controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari ;
- **1.331** infrazioni rilevate dal personale navigante e **1.728** rilevate a terra;
- **2.833** illeciti amministrativi contestati;
- **125** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria e **13** sequestri penali eseguiti.

La particolare attenzione verso la balneazione è inoltre dimostrata dalla presenza del personale del Corpo nell'espletamento del consueto programma "**Mare sicuro**", giunto alla sua 29<sup>a</sup> edizione. Nel contesto di tale attività, sono state effettuate le operazioni denominate "Spiagge libere" ed "Acque libere", finalizzate all'intensificazione dei controlli su tutto il territorio per la pubblica fruizione degli spazi liberi illecitamente occupati.

L'attività di controllo si è altresì estesa **all'interno dei porti**, allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti.

L'obiettivo prefissato (138.000 interventi di controllo) è stato ampiamente raggiunto con complessivi **144.402 interventi** ed un indice di efficacia pari a 1,05. L'attività ha prodotto **8.932 accertamenti di illecito** amministrativo per accessi non autorizzati e divieti di sosta.

Inoltre, guardando ancora alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano:

- **194** piani di sicurezza degli impianti portuali approvati;
- **44** valutazioni di sicurezza sugli stessi effettuate;
- **50** revisioni periodiche delle valutazioni;
- **232** esercitazioni di sicurezza degli impianti.

Ai sensi del D.L. 196/2005 il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera è l'autorità competente a svolgere le attività di monitoraggio e informazione del traffico navale inteso come funzioni di raccolta dati e scambio di informazioni finalizzate a:

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

Per questo motivo il Comando ha tra i suoi obiettivi quello di ***mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti ed i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione.***

Nella sala monitoraggio della Centrale Operativa IMRCC sono allestite postazioni operative configurate per lo svolgimento delle attività di monitoraggio e informazione del traffico marittimo in grado di interagire con i vari sofisticati sistemi che compongono la piattaforma **VTMIS** (*Vessel Traffic Management and Information System*), tra i quali si citano:

- **LRIT** – (*Long Range Identification and Tracking*)
- **AIS** – (*Automatic Identification System*)
- **VTS** – (*Vessel Traffic Service*)
- **NAVTEX** – (*Navigational Text Warning*).

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

- **l'operatività dei siti VTS** in *Full e Limited operational capability* non ha raggiunto il previsto 100%, ma si è **attestata al 97%** per serie di avarie e problematiche tecnico-organizzative verificatesi nel corso dell'anno presso alcuni Centri, ma che si sono protratte solo per pochi giorni;
- la **disponibilità oraria** annua della **rete AIS nazionale** e del server SSN (*SafeSeaNet*) che si prevedeva di garantire per il 99,8%, è stata invece **garantita al 100%**.



Sempre in tema di ammodernamento tecnologico, è stata programmata una ulteriore fase per l'aggiornamento e la standardizzazione delle **postazioni informatiche** in uso presso tutti i Comandi territoriali e non, con la progressiva sostituzione dei PC più vetusti, al fine di poter garantire l'efficacia del sistema e la capacità di trattamento dei dati. Per l'anno 2019 è stata fissata la sostituzione del 20% di tutto il "parco macchine" esistente. Nel corso dell'anno sono state effettivamente **sostituite 1.585 postazioni**, delle 7.800 in uso, **pari al 20%**.

Anche nell'esercizio finanziario 2019 figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dal Sig. Ministro, quello concernente **la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo**. Ciò, per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri. Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

La sicurezza del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dalla condivisione delle informazioni possedute da ciascun Paese contraente, come avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo, sotto l'egida dell'EMSA (*European Maritime Safety Agency*). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili e pescherecci superiori soggetti a SOLAS) tra i Paesi del bacino interessato e la stessa EMSA. Gli Stati coinvolti,



oltre all'Italia, sono la Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse).

Gli obiettivi conferiti al Corpo nel 2019, di assicurare la disponibilità della rete per il 99,8% di ore annue e di garantire costantemente la gestione di tutte le informazioni provenienti dai paesi partecipanti, sono stati **conseguiti al 100%**. Con riferimento agli ulteriori programmi di assicurare:

- la presenza della Guardia costiera nei contesti internazionali;
- l'emanazione di disposizioni attuative per tutte le direttive e normative UE intervenute;
- la stipula di un nuovo accordo in materia SAR con un Paese frontaliero mancante;
- la partecipazione ad una esercitazione internazionale di *coast guard functions*, gli stessi sono stati tutti conseguiti al **100%**.

Per mantenere una costante **preparazione specialistica del personale militare** dedicato alle attività concernenti l'obiettivo strategico (Ricerca e soccorso – Sicurezza e antiterrorismo – Monitoraggio e informazione del traffico navale), si sono regolarmente svolti i previsti corsi formativi con la specializzazione di **1.152 militari** (programmati 980) e sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza. Ciò, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.

Complessivamente si registrano **3.903 missioni addestrative** svolte in favore degli equipaggi a bordo dei mezzi navali e **7.253 missioni per esercitazioni** alle quali i predetti mezzi hanno partecipato.

Riguardo alla **formazione del personale marittimo**, si pone in rilievo che:

- in relazione alle 20 richieste di riconoscimento quale Centro di formazione per il personale marittimo pervenute, sono state **ultimate le procedure per il 70%** delle stesse, con rilascio della prevista autorizzazione e superando il target prefissato (50%);
- in merito alle verifiche da eseguire sullo **svolgimento dei corsi** presso tutti i Centri autorizzati (73), si è proceduto, mediante ispezione, a verificare tutte le sedi almeno una volta e, in alcuni casi, anche per una seconda, conseguendo l'obiettivo con una percentuale del **108%**.

## Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”

### Obiettivi strategici correlati:

#### 2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” al programma 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

In tale ambito, il Ministero al fine di migliorare la mobilità sulle reti stradali ha promosso in particolare la **vigilanza ed monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali e delle strade di interesse nazionale, gestite da Anas SpA**, ed il **finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie**, declinando le attività in tre obiettivi.

Riguardo le infrastrutture delle concessionarie autostradali, le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, attraverso visite ispettive in loco, supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse. Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, per i principali interventi in corso di esecuzione.

In cinque casi su dieci (interventi 4, 5 e 7, 9 e 10) gli avanzamenti conseguiti sono stati superiori a quelli previsti, a differenza di altre cinque opere che invece risultano con avanzamenti inferiori a quelli previsti. Complessivamente considerando tutti i dieci interventi, la produzione nel corso del 2019 risulta comunque in linea con le previsioni di inizio anno, con un incremento del 13% in più rispetto alle previsioni. Gli uffici competenti, durante il periodo di monitoraggio, hanno effettuato le visite ed ispezioni previste, per verificare l'avanzamento fisico delle opere e fornire delle proposte relative alla risoluzione delle criticità emerse.

## Vigilanza ed impulso alle opere delle Concessionarie autostradali (importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/18	Produzione stimata anno 2019	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/19	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/19	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/19	Importo produzione semestrale realizzata al 30/06/19	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/19	Importo produzione semestrale realizzata al 31/12/19	Importo produzione complessiva realizzata al 31/12/19
1	<b>Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarele Rocca.</b> Tibra. 1° lotto: Fontevivo - Treccasali - Terre Verdiane.	253,20	129,60	51,40	181,00	71,48%	26,00	19,70	25,40	13,60	162,90
2	<b>Autostrada A8 Milano - Varese.</b> Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 2.	51,50	0,00	5,20	5,20	10,10%	0,60	0,80	4,60	3,80	4,60
3	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1.	177,90	148,80	16,00	164,80	92,64%	9,60	6,30	6,40	7,60	162,70
4	<b>Autostrada A4 Milano - Brescia.</b> Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1.	116,00	58,60	19,90	78,50	67,67%	9,60	14,70	10,30	11,20	84,50
5	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2.	302,50	125,60	81,10	206,70	68,33%	37,00	53,10	44,10	55,70	234,40
6	<b>Autostrada A7 Serravalle - Genova.</b> Adeguamento del Nord di San Benigno. Lotto 2.	21,70	2,00	3,20	5,20	23,96%	1,40	0,70	1,80	0,20	2,90
7	<b>Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano.</b> Adeguamento della S.P. 46 Rho - Morza. Lotto 3 (Varianze di Baranzate).	77,70	73,70	0,90	74,60	96,01%	0,40	0,60	0,50	0,50	74,80
8	<b>Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano.</b> Adeguamento della S.P. 46 Rho - Morza. Lotti 1 e 2.	189,60	97,80	9,00	106,80	62,97%	2,00	1,00	7,00	0,90	98,70
9	<b>Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano.</b> Lotto di completamento della visibilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate.	47,50	18,80	17,30	36,10	76,00%	9,40	13,60	7,90	7,90	40,30
10	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Inceisa. Lotto 1 nord.	101,30	34,40	15,90	50,30	49,65%	7,10	13,20	8,80	23,30	70,90
	<b>Totale</b>	1.318,90	689,30	219,90	909,20	68,94%	103,10	123,70	116,80	124,70	937,70

Riguardo la vigilanza ed monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da Anas SpA, le strutture ministeriali centrali si avvalgono del supporto dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche che sono distribuiti sul territorio. I provveditorati effettuano le ispezioni programmate a livello centrale presso i cantieri delle opere e redigono i verbali di visita.

Sulla base degli aggiornamenti dei dati trasmessi da Anas SpA, nonché delle evidenze messe in luce dagli uffici dei provveditorati di questo Ministero, vengono aggiornate le schede di monitoraggio relative ai 10 interventi in esame. All'interno di ciascuna scheda sono riportati gli andamenti della produzione totale e dei lavori, relativi agli interventi, sono evidenziate le eventuali criticità riscontrate nel corso della realizzazione dei lavori, e, ove possibile, le eventuali "proposte raccomandate" per la loro risoluzione.

Per gli interventi riguardanti le infrastrutture stradali di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., sette delle dieci opere monitorate registrano dei ritardi dovuti principalmente alla risoluzione delle interferenze ed all'avvio dei cantieri.

Complessivamente la produzione effettiva nel corso del 2019 è solamente di circa il 45% rispetto a quella programmata, così la produzione totale, ovvero l'avanzamento delle opere registra anziché il 68%, come previsto ad inizio anno, solamente il 62% circa.

Di seguito si riporta la scheda delle opere monitorate, per i principali interventi in corso di esecuzione.

## Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A. Importi in milioni di Euro

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/16	Produzione stimata anno 2019	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/19	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/19	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/19	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/19	Importo produzione realizzata al 31/12/19
1	S.S. n. 640 "Strada degli Scrittori". Adeguamento a 4 corsie nel tratto dal km 44+400 allo svicolo con l'A 19. L'intervento ricade nel territorio provinciale di Callianissetta e, solo per l'ultimo tratto, in quello di Enna.	865,00	710,00	50,00	760,00	87,76%	18,00	32,00	4,57
2	S.S. n. 260 "Picente" - Dorsale "Amatrice" - Monteleale - L'Aquila". Lavori di adeguamento alla sezione C2 del D.M. 05/11/2001. Lotto 4: dallo svicolo di Marano allo svicolo di Cavaliari. Progetto Esecutivo in Agualto Integrato. Il tracciato di progetto attraversa il Comune di Monteleale e il Comune di Capigliano, entrambi in Provincia di L'Aquila.	53,00	1,28	7,75	9,03	17,04%	2,80	4,95	3,95
3	S.S. n. 96 "Baiese" - Tronco, Gravina - Bari, tratto Altamura - Tortolò. Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sezione tipo "B" del Codice della Strada, del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della Variante di Tortolò. 1° stralcio dal km 93+598 al km 99+043	14,78	0,88	8,10	8,98	60,76%	4,25	3,85	6,41
4	Lavori di Completamento della Tangenziale di Vicenza I Stralcio I Tronco. L'intervento è un primo stralcio dell'intervento complessivo denominato "Completamento della Tangenziale di Vicenza".	62,00	13,00	6,00	19,00	30,65%	3,00	3,00	7,17
5	S.S. n. 26 - Adeguamento alla categoria C1 (D.M. 05/11/2001) e messa in sicurezza del tratto compreso fra Chivasso a Caluso con variante all'abitato di Arè, nel territorio della città metropolitana di Torino.	20,89	1,85	10,38	12,23	58,54%	3,71	6,67	2,08
6	S.S. n. 125 "Orientale Sardegna" - Tronco, Terfenia San Piero: 1° lotto - 1° stralcio. L'intervento fa parte del collegamento viario di collegamento fra Cagliari e Tortolò, interamente in variante all'attuale SS125 e ricade nei Comuni di Terfenia e Osini in provincia dell'Ogliastra.	35,55	20,55	9,12	29,67	83,46%	9,12	0,00	10,72
7	Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia: lotto 6 dal km 55+050 al km 61+450	66,68	25,70	29,43	55,13	82,66%	15,00	14,43	39,98
8	Variante Tibo - Bienza - 6° lotto. La Variante realizza il collegamento tra il raccordo autostradale Stignano - Polesina e l'autostrada AS	78,84	2,52	10,50	13,02	16,51%	4,60	5,90	11,64
9	S.S. n. 652 di fondo valle Sangro - Lavori di costituzione del tratto compreso tra la stazione di Gambale e la stazione di Ciripalpanella - 2° lotto 2: stralcio 2° lotto. L'intervento ricade nel territorio dei comuni di Gambale, Pizzoterrano, Ciripalpanella e Ciripalpanella.	137,94	2,43	11,00	13,43	9,74%	5,25	5,75	10,88
10	S.S. n. 4 "Salerno" - lotto Tricarico. Acquasanta: 1° lotto - 2° stralcio dal km. 151+000 (ex km. 173+300) al km. 153+780 (ex km. 175+240). Il tracciato ricade nel territorio dei comuni di Anquasta del Tronto ed Acquasanta Terme, provincia di Ascoli Piceno.	81,85	23,34	21,75	45,09	55,09%	11,97	9,78	5,33
	<b>Totale</b>	<b>1.417,53</b>	<b>801,55</b>	<b>164,03</b>	<b>965,58</b>	<b>68,12%</b>	<b>77,70</b>	<b>86,33</b>	<b>73,32</b>
									<b>874,87</b>

Come è noto il Ministero, a partire dal 2016, ha tra i propri obiettivi quello di ***promuovere una mobilità sostenibile attraverso anche il finanziamento di percorsi di ciclovie***, che sono stati rilanciati anche in occasione della Giornata mondiale della bicicletta organizzata dall'Onu il 3 giugno 2019. L'uso, infatti della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, può migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

In particolare si è cercato di dare impulso alla progettazione e realizzazione di ciclovie turistiche.

L'articolo 1, comma 640, della legge di stabilità per il 2016 ha previsto lo stanziamento di specifiche risorse (complessivi 89 milioni di euro) per gli anni 2016, 2017 e 2018, per gli interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica. Con la legge di bilancio 2017 sono state stanziati ulteriori risorse, pari a 283 milioni di euro per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi, che con le modifiche apportate dall'art. 52 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 (convertito in legge con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96) sono diventati dieci percorsi prioritari:

1. Verona-Firenze (Ciclovie del Sole)
2. Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO)
3. da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese)
4. Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma (GRAB)
5. Ciclovie del Garda
6. Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia
7. Ciclovie della Sardegna
8. Ciclovie della Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia)
9. Ciclovie Tirreniche
10. Ciclovie Adriatiche.

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

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

La progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, individuate dalla normativa, si sviluppa a partire dalla stipula di un Protocollo di Intesa, che individua le azioni a carico delle amministrazioni coinvolte nel

processo di realizzazione delle stesse (MIT, MIBAC, MiPAAFT, Regioni, Provincia autonoma di Trento e Roma capitale).

In conformità allo schema di Protocollo (Allegato 2 al decreto) sono stati nuovamente sottoscritti i Protocolli d'intesa già firmati, (*Ciclovía del Sole, Ciclovía VENTO, Ciclovía dell'acquedotto pugliese, GRAB di Roma, Ciclovía del Garda, Ciclovía Sardegna, Ciclovía Magna Grecia*) che annullano e sostituiscono i precedenti nella parte in cui non hanno prodotto effetti.

Il decreto ripartisce l'importo del quadriennio 2016/2019, pari ad **euro 161.780.679,56**, in quote fisse secondo i seguenti parametri (Allegato 1 al decreto):

1. sulla base di quanto richiesto dalle Regioni, Provincia autonoma e Roma Capitale per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
2. quota fissa per la realizzazione del primo lotto funzionale per ciascuna regione della singola ciclovía;

La quota di risorse assegnata a ciascuna ciclovía è erogata a favore del soggetto capofila o dei singoli soggetti attuatori, con le seguenti modalità:

- entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del Protocollo d'intesa è erogata la quota relativa alla redazione del progetto di fattibilità;
- entro sessanta giorni dalla valutazione positiva del progetto di fattibilità tecnica ed economica da parte del Tavolo tecnico operativo, è erogata la prima quota relativa all'importo previsto per la realizzazione dei primi lotti funzionali, di cui all'Allegato 1, colonna C;
- entro sessanta giorni dalla valutazione positiva del progetto esecutivo dei primi lotti funzionali di ciascuna Regione, Provincia autonoma di Trento e Roma Capitale appartenenti alla singola ciclovía da parte del Tavolo tecnico è erogata la quota finale, di cui all'Allegato 1, colonna D;

Si precisa altresì che in sede di progetto di fattibilità tecnica ed economica è determinata la lunghezza complessiva dell'asse principale della ciclovía; nel contempo il decreto individua per ogni ciclovía l'inizio e la destinazione finale, nonché le regioni interessate dal percorso.

Per quanto concerne il cronoprogramma viene riportato nel Protocollo d'intesa il termine del 31.12.2020 per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica ed il 30.06.2022 per l'aggiudicazione della gara dei lavori relativa al primo lotto funzionale individuato nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, per ciascuna regione di ciascuna ciclovía.

Con successivo decreto si procede al riparto delle risorse delle ulteriori annualità 2020-2021-2022-2023-2024, finalizzate alla realizzazione di ulteriori lotti funzionali, sulla base di criteri qualitativi e quantitativi nonché della sussistenza ed entità dei cofinanziamenti.

La realizzazione degli interventi del sistema nazionale delle ciclovie turistiche deve comunque rispettare, ai fini dell'ammissione al finanziamento, i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione di cui all'Allegato 4, già allegato "A" della direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 luglio 2017 n. 375.

Procedura a parte riguarda il GRAB, il cui Protocollo è stato sottoscritto nel 2016 e i cui costi di progettazione e realizzazione della ciclovía ammontano ad euro 14.884.521,39, come stimato da Roma Capitale. Tale ciclovía è interamente finanziata con le risorse stanziare dall'articolo 1, comma 640, della L. 208/2015.

Il decreto infine prevede la costituzione di un Tavolo permanente di Monitoraggio per la verifica del raggiungimento degli obiettivi.

Il percorso attuativo sotteso alla realizzazione di ciascuna ciclovia prevede quindi:

- la stipula di un protocollo d'intesa con la Regione capofila delle Regioni attraversate;
- la predisposizione di un progetto di fattibilità da parte della Regione capofila;
- la predisposizione, da parte del Ministero, di un piano di riparto dei finanziamenti, sulla base dei costi stimati dal progetto di fattibilità;
- la predisposizione, da parte della Regione capofila, del progetto definitivo;
- l'approvazione del progetto definitivo da parte del Ministero;
- l'affidamento dei lavori da parte della Regione capofila;
- l'avvio e l'esecuzione dei lavori;
- il completamento dell'opera.

Nel corso del 2019, l'attività del Ministero si è concentrata sui progetti definitivi da presentarsi a cura delle Regioni capofila secondo le seguenti azioni:

- esaminare i progetti, richiedere, ove necessario, modifiche o integrazioni, procedere per l'approvazione;
- rendicontare le attività svolte, evidenziando i motivi dell'eventuale mancato raggiungimento dell'obiettivo programmato.

Nel corso del 2019, in ordine cronologico, sono pervenuti i seguenti progetti di fattibilità tecnica ed economica, tutti esaminati dai rispettivi Tavoli tecnici operativi, appositamente istituiti con decreto direttoriale: GRAB di Roma, Ciclovia VEN-TO e Ciclovia del SOLE.

## **2.2 Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistiche”*, al programma 14.10 *“Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità”* e nell'ambito della missione 19 *“Casa e assetto urbanistico”*, al programma 19.2 *“Politiche abitative, urbane e territoriali”*.

Per *rilanciare gli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana ed attivare strumenti a sostegno del disagio abitativo*, il Ministero ha intrapreso diverse attività:

- con il cosiddetto decreto “sblocca Italia” (decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133), già a partire dal 2015 ha avviato una serie di programmi di finanziamento per interventi di edilizia pubblica a favore dei Comuni (primo e secondo *“Programma 6000 Campanili”*, *“Nuovi progetti di interventi”*, *“Cantieri in Comune”*);
- con il programma di *“Recupero e razionalizzazione degli alloggi e immobili di edilizia residenziale pubblica”*, di proprietà dei Comuni ed ex

IACP, ha mirato all'incremento, nel breve periodo, del numero di immobili destinati al sostegno delle categorie sociali deboli;

- attraverso la gestione e distribuzione delle risorse del *Fondo progettazione per gli enti locali*, destinato al cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi di opere degli enti locali e consentire così agli enti locali che non dispongono dei necessari fondi di procedere alla progettazione di fattibilità obbligatoria;
- con l'utilizzo del *Piano di rafforzamento amministrativo* al fine del superamento di criticità gestionali del programma denominato "*Piano città*", che ha dato impulso alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate;

Il primo obiettivo interessa circa 700 Comuni ed è finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali di vario tipo, di piccole dimensioni e di rapida attuazione. E' attuato attraverso la messa in esecuzione di diversi Programmi di intervento.

Il primo programma "*6000 Campanili*" ha riguardato interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, ovvero di realizzazione e manutenzione di reti viarie o telematiche nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio. Il Programma fu avviato con il cosiddetto "*Decreto del fare*" (comma 9 dell'articolo 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69), Si tratta di interventi di piccole e medie dimensioni disseminati sul territorio che si rivolgono nella maggior parte dei casi ai piccoli Comuni, finora spesso esclusi nella programmazione delle grandi opere infrastrutturali, che rappresentano un importante patrimonio storico, artistico e culturale del territorio nazionale.

L'art. 3, commi 2 e 3, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, cosiddetto decreto "sblocca Italia", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ha previsto sia il rifinanziamento, per 100 milioni di euro, del primo programma, dando luogo al secondo Programma "*6000 Campanili*" tramite lo scorrimento della graduatoria già disponibile, sia l'avvio di un altro programma, poi denominato "*Nuovi progetti di interventi*", per un importo di ulteriori 100 milioni di euro, che privilegia gli interventi di tipo manutentivo e di salvaguardia del territorio, nell'ottica di una graduale riduzione del consumo di suolo a favore del recupero del patrimonio edilizio pubblico esistente.

Complessivamente, con il primo ed il secondo Programma "*6000 Campanili*", gli interventi finanziati sono 295 a fronte di 250 milioni di euro disponibili nei tre anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2019 sono stati erogati circa 224 milioni di euro pari a quasi il 90% dei fondi, con 206 interventi conclusi.

Il programma denominato "*Nuovi progetti di interventi*" ha interessato i Comuni e le unioni di comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti ed accoglie priorità quali

- la qualificazione e manutenzione del territorio, mediante recupero e riqualificazione di volumetrie esistenti e di aree dismesse, nonché alla riduzione del rischio idrogeologico;
- la riqualificazione e all'incremento dell'efficienza energetica del patrimonio edilizio pubblico, nonché alla realizzazione di impianti di produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili;

- la messa in sicurezza degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici, alle strutture socio-assistenziali di proprietà comunale e alle strutture di maggiore fruizione pubblica.

Complessivamente gli interventi finanziati sono 286 a fronte di 100 milioni di euro disponibili nei tre anni 2015-2016-2017. Alla fine del 2019 sono stati erogati circa 56 milioni di euro pari circa al 56% dei fondi, con un totale di interventi conclusi pari a 199.

Relativamente al programma “*Cantieri in Comune*”, elaborato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e finalizzato alla realizzazione delle opere segnalate come “di completamento” direttamente agli enti locali, purché immediatamente cantierabili, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha supportato la Presidenza del Consiglio dei Ministri nello svolgimento di tutte le attività necessarie per la gestione dei finanziamenti, con la verifica di sussistenza dei requisiti, il rispetto dei termini, nonché il monitoraggio dell’avanzamento delle attività.

Dei 137 interventi ammessi al programma e finanziati con la delibera CIPE n. 38/2015 due interventi sono stati completamente definanziati ed un altro solo parzialmente in seguito a rilievi della Corte dei conti ed alla istruttoria del MIT e della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Rispetto ai fondi disponibili pari a 198 milioni di euro, alla fine del 2019 ne sono stati erogati circa 154 milioni, pari a 77%, con 61 interventi conclusi.

Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE) ha attivato uno spazio sul proprio sito internet (<http://programmazioneeconomica.gov.it>) dedicato alla documentazione relativa all’attuazione del programma “*Cantieri in Comune*” ed un sistema di monitoraggio sull’andamento degli interventi presso il quale i Comuni si sono registrati e devono alimentare con i dati l’attuazione.

La Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l’anno 2019 ha confermato come obiettivo strategico da perseguire, l’attuazione del programma di “*recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica*”, di proprietà dei Comuni e degli ex IACP.

Con decreto interministeriale (MIT-MEF-Affari regionali) del 16 marzo 2015 sono stati definiti i criteri per la formulazione del programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica di cui all’articolo 4 del decreto legge 28 marzo 2014, n. 47 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80.

Il programma è articolato nelle seguenti due linee:

- la “linea A” comprende interventi di recupero di lieve entità, fino ad un importo di € 15.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2017) di 67,9 milioni di euro;
- la “linea B” comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di € 50.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 440,23 milioni di euro.

Alle sopracitate risorse si sono aggiunti, con riferimento agli interventi di linea a), ulteriori 25 milioni di euro rinvenienti dal decreto “Giubileo” (art. 14 del decreto legge 25 novembre 2015 n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9).

Inoltre, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 3 ottobre 2018, è stato disposto, per gli interventi di linea b), un rifinanziamento di euro 321,116.384,00 a valere sulle somme rinvenienti dal Fondo investimenti per le infrastrutture di cui all’articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

Tale importo è stato destinato alla copertura parziale del fabbisogno eccedente (non soddisfatto con i precedenti riparti) degli interventi di linea b) quantificato, nella sua interezza, in euro 386.193.547,87 a seguito delle rimodulazioni dei programmi di intervento formalizzate dalle Regioni.

La dotazione complessiva del Programma è pertanto pari ad oltre **814 milioni di euro**.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitora lo stato di avanzamento degli interventi al fine di verificare l'andamento complessivo della programmazione regionale e la capacità di spesa dei singoli soggetti attuatori anche ai fini delle erogazioni delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni e di evidenziare, al contempo, eventuali ritardi e criticità attuative che ne impediscano l'avanzamento e la rapida conclusione.

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

Alla fine di dicembre 2019, le risorse erogate sulla linea di intervento a) ammontano ad euro **72.284.892,73**, di cui 2.436.676,93 erogate nel corso del 2019 alle regioni Lazio e Calabria.

Le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea b) sono pari ad euro **368.340.306,38** di cui 3.726.983,49 nel corso dell’esercizio finanziario 2019.

Per quanto attiene alle risorse stanziare dall’art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 pari a 321,116 milioni e ripartite con il menzionato decreto 03 ottobre 2018 si è proceduto, ad erogare alle regioni Friuli Venezia Giulia, Marche e Lazio la quota relativa l’annualità 2019 per un ammontare complessivo di euro 7.200.748,42.

Con riferimento ai profili contabili permangono le difficoltà operative segnalate dalle regioni in relazione ai trasferimenti di risorse statali effettuati in prossimità della chiusura di ciascun esercizio finanziario. Risulterebbe infatti non agevole per le Regioni l’emanazione dei decreti di concessione definitiva dei contributi da assegnare ai singoli interventi a causa delle singole normative regionali di bilancio. Ciò comporta un rallentamento dell’attuazione dei singoli programmi regionali.

#### ***L’avanzamento del programma***

Il monitoraggio effettuato mediante l’applicativo informatico restituisce il seguente stato di attuazione.

**Gli alloggi ammessi al finanziamento statale** sono complessivamente **49.015** di cui 5913 di linea a) e 43.102 di linea b) come risulta dal citato decreto 21.12.2017.

**Gli alloggi ultimati** sono complessivamente pari a **11.263** di cui 4945 di linea A e 6318 di linea B a fronte del totale di 21.864 beneficiari di provvedimento regionale di concessione del finanziamento, di cui 5.040 di linea A e 16.824 di linea B.

Gli alloggi assegnati agli aventi titolo sono in totale 7.712 di cui 137 ai conduttori individuati ai sensi della legge 8 febbraio 2007, n. 9 ovvero ai soggetti con provvedimenti di rilascio per finita locazione con reddito annuo lordo complessivo familiare inferiore a 27.000 euro, che siano o abbiano nel proprio nucleo familiare persone ultrasessantacinquenni, malati terminali o portatori di handicap con invalidità superiore al 66 per cento, purché non siano in possesso di altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella regione di residenza nonché ai conduttori che abbiano, nel proprio nucleo familiare, figli fiscalmente a carico.

#### **Il monitoraggio del programma e l'applicativo informatico**

Il monitoraggio del programma viene effettuato mediante applicativo informativo predisposto dal Ministero, utilizzando l'apposito accantonamento previsto all'articolo 5 del decreto 16 marzo 2015 per un importo non superiore allo 0,05% di 400,43 milioni delle risorse destinate alla linea B (euro 200.215,50).

#### **Criticità**

Il programma testimonia, in analogia a quanto già riscontrato in altri programmi finanziati dal Ministero quali i Contratti di quartiere 1 e 2 (1998-2002), il Programma per la riduzione del disagio abitativo nei comuni metropolitani (2006) e il Piano nazionale di edilizia abitativa (2009) una non sempre efficace programmazione regionale delle iniziative costruttive da ammettere a finanziamento che risente, molto spesso, della necessità di un continuo aggiornamento *in progress*. Ciò comporta, ovviamente, ritardi nella realizzazione degli interventi ed una conseguente ridotta capacità di spesa ed una ridotta capacità nel conseguimento degli obiettivi prefissati.

Le numerose rimodulazioni ai programmi originari producono pertanto ricadute non positive che si ripercuotono sulla riduzione della portata e dell'efficacia di finalità e obiettivi sottesi ai programmi oltre che un ovvio appesantimento della gestione amministrativa anche a livello centrale.

Sono fattori che destano non qualche preoccupazione tenuto conto delle finalità originarie del programma di recupero caratterizzato dalla necessità di dare immediate risposte al disagio abitativo riscontrabile in vaste aree del paese mediante l'incremento di alloggi di edilizia residenziale pubblica da assegnare in locazione alle categorie sociali più disagiate.

Risulta quindi, quella evidenziata, una situazione complessa tenuto conto anche che negli ambiti urbani maggiormente degradati la presenza di fattori di disagio e di emergenza abitativa (sgomberi di alloggi e strutture occupate senza titolo, incremento del numero degli sfrattati anche per morosità incolpevole ed assenza di una adeguata offerta di edilizia residenziale pubblica per le categorie sociali più svantaggiate) lascia intravedere il permanere della questione abitativa ancora lontana dall'essere portata a soluzione (sono infatti circa 650 mila, sull'intero territorio nazionale, i nuclei familiari in attesa di un alloggio pubblico).

La legge 27 dicembre 2017, n. 2015 ha istituito il **Fondo per la progettazione degli enti locali**, con una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2020, "destinato al cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi di opere degli enti locali"

relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche inseriti nella programmazione con priorità per l'edilizia scolastica. Il Fondo ha lo scopo di consentire agli enti locali che non dispongono dei necessari fondi di procedere alla progettazione di fattibilità obbligatoria per accedere ai finanziamenti dei relativi interventi. Le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento devono essere definite, previa l'intesa in Conferenza Unificata, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Successivamente sulla base di apposito decreto direttoriale, la Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali pubblica il Bando, esamina le richieste, redige l'elenco delle richieste ammissibili a finanziamento, trasferisce le risorse, monitora l'andamento degli interventi e in caso di inadempienza, recupera le risorse trasferite.

Il “*Piano città*”, previsto dall'art. 12 del D.L. n. 83/2012, convertito in legge n. 134 del 7 agosto 2012, ha previsto la predisposizione di un Piano dedicato alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. La Cabina di regia del Piano, appositamente istituita, ha selezionato tra le 457 proposte di intervento urbanistico ed edilizio, presentate dalle amministrazioni comunali, 28 interventi, scelti per il cofinanziamento nazionale.

Infatti alle 28 proposte di interventi è stata garantita la copertura finanziaria in parte con fondi nazionali ed in parte con fondi del PAC (Piano di Azione Coesione) ex zone franche urbane. Per i progetti selezionati è stato avviato l'iter procedurale per la concessione del finanziamento. Sono stati sottoscritti i 28 Contratti di Valorizzazione Urbana e le corrispondenti Convenzioni (atti regolarmente registrati da parte degli organi di controllo), cinque dei quali a valere sul PAC. All'interno delle Convenzioni sono previste specifiche modalità di erogazione delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi, con la suddivisione percentuale delle somme da liquidarsi, a seguito di accertata esecuzione dell'attuazione delle opere (all'apertura dei cantieri con consegna lavori – alla maturazione di quote intermedie relative agli stati di avanzamento lavori – alla liquidazione finale a seguito dell'avvenuta approvazione dell'atto di collaudo).

Nel corso del 2018 è proseguito il monitoraggio dell'avanzamento delle attività di realizzazione degli interventi ammessi a finanziamento secondo le modalità stabilite dalle convenzioni con i Comuni selezionati; le richieste di contributo avanzate dagli Enti locali, ove in accordo a quanto definito dalle convenzioni, hanno dato luogo alla regolare erogazione dei relativi finanziamenti.

Ciò premesso si rappresenta che complessivamente, ad oggi, sono stati effettuati pagamenti a favore delle città, secondo le Convenzioni sottoscritte tra i singoli Comuni beneficiari ed il MIT, per un totale di euro **75.399.840,82** a valere sul Capitolo di bilancio 7365 “*Fondo per l'attuazione del Piano Nazionale per le Città*”, sul quale risulta impegnato - ai sensi dell'art. 12, comma 6, del D.L. n. 83/2012- un importo complessivo di euro 224.000.000, nonché di euro 8.308.532,54 a valere sul PAC – Piano Città, a fronte di un finanziamento complessivo di euro 94.000.000, previsto dall'art. 3 del Decreto Dipartimentale prot. n.1105 dell'8.02.2013 quali risorse destinate dal Ministro per la coesione territoriale alle “*Zone franche urbane*”.

Con particolare riferimento all'anno 2018, sono stati emessi, complessivamente, 30 decreti di pagamento, perfezionando favorevolmente tutte le richieste complete dei propedeutici e necessari documenti, trasmesse dai Comuni beneficiari – per un importo complessivo di euro 21.193.164,37: in particolare 23 decreti a valere sul capitolo 7365, per un importo complessivo di euro 16.334.631,83, ed i restanti 7 a valere sul PAC – Piano Città, per un importo complessivo di euro 4.858.532,54.

Sia pur in presenza di difficoltà operative che le Stazioni appaltanti hanno manifestato, con particolare riferimento alle fasi relative alle procedure di gara e al successivo avvio dei lavori, i Comuni beneficiari hanno manifestato interesse nei confronti del “Piano nazionale per le Città” non solo per le risorse loro assegnate, ma anche per l’attuazione di finalità strategiche afferenti i piani di sviluppo urbano e la riqualificazione delle aree urbane degradate di rispettiva competenza.

A seguito di un’accurata valutazione in merito allo stato di avanzamento degli interventi alla fine del 2018 si è rilevato che lo stato di avanzamento, fisico e finanziario degli interventi in totale è circa del 37%.

I Comuni di Cagliari, Lamezia Terme, L’Aquila e Napoli non hanno ancora avviato i lavori relativi agli interventi oggetto delle Convenzioni, i Comuni di Bari, Bologna, Firenze, Foligno, Matera, Milano, Pavia, Potenza, Reggio Emilia, Roma, Taranto e Verona non hanno avviato buona parte degli interventi previsti in Convenzione, mentre i restanti Comuni di Ancona, Catania, Eboli, Erice, Genova, Lecce, Pieve Emanuele, Rimini, Settimo Torinese, Torino, Trieste e Venezia, seppur con qualche ritardo, hanno avviato, per la maggior parte degli interventi previsti nelle Convenzioni, i relativi lavori e li stanno portando a compimento o, comunque, hanno fornito idonee giustificazioni sui ritardi maturati.

Nel 2019, se da un lato si è raggiunto un incremento degli interventi portati a conclusione (circa il 9%), il dato relativo agli interventi non ancora avviati non ha subito variazioni.

Allo stato attuale, circa il 38% di tali interventi risulta concluso, il 28% è in fase di esecuzione mentre, per il restante 34%, i lavori devono ancora avere inizio.

Dall’analisi di tali dati si evince un forte ritardo nell’attuazione del Piano, senz’altro imputabile a difficoltà operative incontrate dai Comuni che, in qualità di stazioni appaltanti (il Ministero non entra nel merito delle procedure di affidamento e di realizzazione dei lavori), hanno più volte segnalato lentezze nelle fasi progettuali, connesse all’ottenimento dei necessari atti autorizzativi da parte degli enti preposti, ovvero a modifiche intervenute nella normativa in materia di appalti, ovvero alla validazione dei progetti da porre a base di gara. A ciò si aggiungano gli imprevisti sorti in fase esecutiva (connessi, ad esempio, ad opere di bonifica) che, spesso, hanno comportato la necessità di dover redigere perizie di variante in corso d’opera, ovvero di realizzare opere complementari, nonché, in alcuni casi, di modificare-per sopravvenute e motivate esigenze-gli interventi inizialmente previsti nelle Convenzioni.

Al fine di procedere alla risoluzione delle criticità emerse, nel corso del 2019, si è adottato un Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA), che contiene misure volte a supportare l’azione amministrativa in relazione alle gestione dei fondi UE, e più in generale delle Amministrazioni impegnate nella gestione dei programmi UE. In tal caso fornisce strumenti e metodologie per un’efficace e corretta realizzazione di Piani e Programmi al fine di efficientare l’azione amministrativa delle amministrazioni coinvolte.

Sono stati, altresì, approfonditi i dati di monitoraggio trasmessi dai Comuni beneficiari dei finanziamenti e sono state avviate interlocuzioni con quei Comuni che presentavano i ritardi più significativi nell'attuazione degli interventi. Tuttavia, rispetto a quanto previsto in fase di redazione dell'obiettivo in questione, non sono pervenute, da parte dei Comuni beneficiari, le attese richieste di modifica delle Convenzioni ovvero, anche a fronte di esplicite richieste avanzate, non sono pervenuti i documenti necessari e prodromici alla sottoscrizione di eventuali atti aggiuntivi alle Convenzioni.

Nella maggior parte dei casi analizzati i Comuni hanno, piuttosto, manifestato la necessità di rimodulare i cronoprogrammi, così da disporre di tempi congrui per il superamento delle difficoltà procedurali (connesse al loro ruolo di stazioni appaltanti) riscontrate.

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

### Obiettivi strategici correlati:

#### 3.1 Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all’attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci

Tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”, ai programmi 13.2 “Autotrasporto ed intermodalità” e 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” e per gli interventi prioritari per la cosiddetta cura del ferro.

L’obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi, finalizzati all’erogazione degli incentivi alle imprese per l’incremento del trasporto ferroviario delle merci (*ferrobonus*) ed al monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity.

Il *ferrobonus* è una misura incentivante a favore degli operatori economici che in alternativa alla strada, operano con il trasporto combinato o trasbordato su ferrovia. La base giuridica dello strumento è costituita dai commi comma 648 - 649 articolo 1, della legge n. 208/2015, legge di stabilità per il 2016, che ha introdotto diverse misure per la cosiddetta “cura del ferro”.

Si è previsto, cioè, lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine e destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell’Unione Europea o dello spazio economico europeo.

Inizialmente è stata autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, a seguito degli interventi di *spending review* le risorse disponibili per il nuovo *ferrobonus* sono state ripartite non più su un triennio, ma su un biennio (2017-2018) e ammontano complessivamente a circa 56 milioni di euro.

La Commissione Europea ha autorizzato l’incentivo con Decisione C(2016)7676 del 24 novembre 2016 l’aiuto di stato SA.44627 – Italia – Ferrobonus – Incentivi per il trasporto ferroviario. Acquisito il concerto del MEF, è stato adottato il regolamento di cui al decreto interministeriale del 14 luglio 2017, n. 125 che hanno dato avvio alla attuazione della misura, demandando gli adempimenti tecnici e amministrativi per la gestione operativa, l’istruttoria delle domande, nonché l’esecuzione dei monitoraggi e dei controlli alla RAM – Rete Autostrade mediterranee infrastrutture e logistica SpA, quale società *in house* del Ministero.

Con decreto dirigenziale 17 agosto 2017 n. 89 sono state dettate le disposizioni attuative.

Dopo l’emanazione dei regolamenti che definiscono le modalità e le procedure per l’attuazione degli interventi, la commisurazione dei contributi e l’individuazione

dei beneficiari, alla luce dei vincoli dell'ordinamento comunitario, i fondi stanziati sono stati erogati ai beneficiari.

#### Modalità operative

Al “bando” possono partecipare le imprese e gli operatori del trasporto combinato, con sede nell’ambito dello Spazio economico europeo che commissionino servizi di trasporto intermodale e/o trasbordato con treni completi attraverso contratti di servizi ferroviari per trasporto intermodale e trasbordato. L’accesso ai benefici non viene disposto a seguito di valutazione comparativa, per modo che non si dà luogo alla formazione di una graduatoria, ma più propriamente alla redazione di un mero elenco di soggetti ammessi al beneficio. E’ previsto un meccanismo di ribaltamento del contributo nelle tariffe praticate alla clientela; in particolare con riferimento agli operatori del trasporto combinato (MTO) - che effettuano la scelta modale per i loro clienti - si è ritenuto corretto obbligare tali beneficiari a ribaltare alla clientela parte dei contributi ricevuti, in ottemperanza al dettato del punto 110 della citata Comunicazione della Commissione sulle Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie del 22.7.2008. L’erogazione dei contributi è soggetta ad un meccanismo di rendicontazione a consuntivo annuale, attraverso l’esame della documentazione indicata nello schema di provvedimento regolamentare, che deve essere presentata da parte dei destinatari del contributo.

L’importo massimo del contributo è comunque fissato in 2,5 euro per treno/km: ai fini della relativa quantificazione non si considerano i treni con percorrenza complessiva inferiore a 150 km, ad eccezione dei servizi di trasporto ferroviario intermodale di raccordo effettuati tra un porto e un interporto.

Per la prima annualità nel periodo 31 agosto 2017 – 30 agosto 2018 sono state ammesse al finanziamento le 74 istanze presentate da altrettante imprese. A dicembre 2018 su 74 imprese sono state ammesse a contributo solo 58 imprese per un importo complessivo oltre i 17 milioni di euro a fronte di 27, 51 milioni di treni-km rendicontati.

Sulla base della rendicontazione finale sulla prima annualità, presentata dalla società RAM, il contributo erogato per treno chilometro ammonta a € 0,687 su base nazionale.

Confrontando i dati relativi al volume dei treni/chilometro del triennio 2012-2013-2014 con i dati al 31 ottobre 2018 è stato registrato un incremento di circa 20% di treni/chilometro rendicontati (24 milioni di treno/km rendicontati al 30 agosto 2018 a fronte dei 21 milioni di treni/km del 2014).

Il *trend* di volume di traffico ferroviario merci intermodale è stato mantenuto anche per la seconda annualità (31 agosto 2018-30 agosto 2019). Nel mese di novembre 2019 la società RAM ha presentato gli esiti dell’istruttoria, a seguito della quale si è proceduto all’erogazione del contributo nei confronti di 55 beneficiari per un importo complessivo di circa 35 milioni di euro, a fronte di 27,5 milioni di treni/km rendicontati.

Sulla base della rendicontazione presentata dalla società RAM il contributo erogato per treno chilometro per la seconda annualità, ammonta ad € 1,30 su base nazionale.

Un rilevante obiettivo del Ministero è quello di **monitorare il Contratto Trenitalia SpA relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri, di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio.**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitora trimestralmente i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2017-2026 e previsti nel Contratto sottoscritto da MIT - MEF - Trenitalia Spa, in data 4 agosto 2017.

Il contratto in argomento disciplina i collegamenti resi mediante Intercity (sia diurni che notturni) sulla percorrenza nazionale.

Tra gli obblighi previsti a carico della Società è prevista la trasmissione, entro i 45 giorni successivi ad ogni trimestre solare, di una relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel trimestre.

Tali dati vengono comunicati da Trenitalia entro le scadenze del 14 febbraio (dati riferiti all'ultimo trimestre dell'anno precedente) 15 maggio, 14 agosto e 15 novembre rispettivamente per il primo, secondo e terzo trimestre dell'anno in riferimento.

I dati trasmessi trimestralmente da Trenitalia sono comunicati alle predette scadenze in modalità non definitiva in quanto, per il consolidamento dei medesimi, il Gestore dell'Infrastruttura deve preventivamente concludere la certificazione dei dati sulla puntualità e sulla regolarità del servizio.

Ai sensi della delibera CIPE 12/2017 la relazione annuale, una volta convalidati i dati di competenza di RFI, viene trasmessa al CIPE dal Ministero.

Con riferimento alla attività svolta nel corso del 2019, la relazione per i servizi resi nel 2018 è stata trasmessa al CIPE, che ne ha preso atto nella seduta del 24 luglio 2019.

Successivamente il monitoraggio del contratto in parola è proseguito nel corso dell'anno 2019 mediante la predisposizione di relazioni interne, redatte secondo il criterio della metodologia a scorrimento, ossia, ove possibile, comparando i dati in esame sia con quelli del precedente trimestre dell'anno in corso, sia con riferimento agli omologhi dati pregressi.

Nello specifico sono state redatte le relazioni relative al primo trimestre 2019 a maggio 2019, relativa al secondo trimestre a settembre 2019 e relativa al terzo trimestre 2019 a novembre 2019.

La metodologia di comparazione consente di evidenziare con immediatezza le eventuali criticità che si delineano in relazione sia agli indicatori della qualità dei servizi erogati (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia) secondo i dati acquisiti da Trenitalia, sia con riferimento ai parametri relativi alla qualità percepita dagli utenti (pulizia e condizioni igieniche del treno, confort del treno, security e viaggio nel complesso) rilevati secondo le indagini a campione presso l'utenza predisposte dalla Società.

Per i servizi di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza a cui lo Stato contribuisce sono monitorati i seguenti indicatori:

- qualità del servizio erogata
  - a. puntualità entro i 30',

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

La suddetta attività, nell'assicurare il miglioramento del livello di qualità dei servizi di trasporto passeggeri, mira a favorire ed incentivare l'utilizzo di tale modalità di trasporto da parte dell'utenza.

### **RISULTATI QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO**

#### **a) puntualità entro i 30'.**

Gli indici di puntualità riportati mostrano un decremento nei primi tre trimestri dell'anno in quanto il valore passa da 95,1 a 90,1; nel quarto trimestre si registra un lieve recupero in quanto l'indice risale a 91,3, attestandosi ad un valore consuntivato per l'anno 2018 di 92,2 a fronte di un valore obiettivo atteso di 93,9.

Il valore consuntivato per l'anno 2017 è stato di 95,7.

#### **b) puntualità entro i 60'**

Analogamente per tale indice si registra un andamento decrescente nei primi tre trimestri dell'anno con un lieve recupero negli ultimi tre mesi.

Anche in questo caso il valore consuntivato per l'anno 2018 è inferiore all'obiettivo atteso riportando un valore di 96,8 a fronte di 97,9.

Il valore consuntivato per l'anno 2017 è stato di 98,4.

Nel dettaglio della puntualità si osserva che si registrano significativi incrementi nei treni con ritardo superiore a 30 minuti che passano, complessivamente, da 1820 a 3349 e in quelli con ritardo superiore a 60 minuti rispettivamente da 675 nel 2017 a 1402 nel 2018. 4

#### **c) regolarità**

Il valore di regolarità misura in termini percentuali, il rapporto fra la somma dei treni soppressi, quelli limitati e quelli giunti con ritardo superiore a 2 ore ed il numero dei treni programmati. Il valore consuntivato per il 2018 è di 98,6 rispetto al valore obiettivo atteso di 99,1. Il valore consuntivato per l'anno 2017 è stato di 99,2.

Nel dettaglio della regolarità si rileva che i treni soppressi sono passati da 26 nello scorso anno a 64 nel 2018 e che analogamente quelli limitati sono incrementati da un valore di 119 a 152; per tali due cause i dati si riferiscono alle anomalie di circolazione imputabili a cause FS.

Per quanto riguarda i treni con ritardo superiore a 120 minuti a fronte di 182 eventi registrati nel 2017, il 2018 riporta un valore di 396 treni.

- **regolarità per direttrice di traffico**

Per quanto riguarda l'analisi della puntualità entro i 30 minuti le direttrici che riportano i valori più bassi sono la Sicilia-Milano (83,58%), la Sicilia Roma (87,54%) e la Roma-Puglia (86,54%); per tutte le altre direttrici i valori di puntualità entro i 30 minuti sono superiori al 90%, con un valore massimo di 96,74% sulla Tirrenica Nord SU. Nel 2017 le direttrici a maggiore criticità riportavano comunque valori superiori a quelli del corrente anno nello specifico la Sicilia/Roma si attestava su un valore di 94,57 a fronte del 87,54 attuale; la Sicilia/Milano riportava un dato di 92,80% che è diminuito a 83,58%; la RM/Puglia è passata da 91,14% a 86,54%

la Tirrenica SUD riporta un decremento da 95,31% a 90,06%. Si è dunque registrato comunque un decremento nel 2018 del valore rendicontato della regolarità di traffico, rispetto a quello programmato.

- **frequentazioni**

In merito alle frequentazioni i dati rendicontati riportano per il 2018 seppur minimi ma costanti incrementi del valore dei treni Km per singolo trimestre, a fronte dei quali però risulta un decremento, nel raffronto dei valori per trimestri di corrispondenza fra il 2017 ed il 2018, sia nel numero dei viaggiatori km che del carico medio e del tasso di riempimento, con unica eccezione, per quest'ultimo dato, del terzo trimestre, in aumento del 2% nel 2018.

**d) pulizia**

Il valore pulizia consuntivato, con riferimento alla QME del 2018, risulta di 85,2 a fronte di un valore obiettivo atteso di 85. Il valore consuntivato per l'anno 2017 era stato di 86,43. Il rapporto fra i dati 2017 e 2018 dei quattro parametri che concorrono a determinare il valore di *bonus/malus* per l'anno in corso risulta sintetizzato nella tabella seguente:

## **RISULTATI DI QUALITÀ PERCEPITA DAGLI UTENTI**

La qualità percepita dalla clientela è rilevata da un istituto di ricerca incaricato da Trenitalia, secondo una metodologia di rilevazione di percentuale del livello di soddisfazione dei seguenti quattro indicatori:

- a) -pulizia e condizioni igieniche del treno;
- b) -comfort del treno;
- c) -security;
- d) -viaggio nel complesso.

I dati sono rilevati sulla base di indagini bimestrali eseguita su un campione di viaggiatori con età superiore ai 14 anni. La ricerca è articolata in due fasi:

1. -interviste realizzate in stazione precedentemente la partenza del treno;
2. -interviste telefoniche effettuate entro due/tre giorni successivi.

I valori dei quattro indicatori concorrono alla determinazione di un parametro, che incide sulla formula di incremento tariffario.

Per quanto riguarda singolarmente le predette quattro variabili si rappresenta quanto segue.

**e) pulizia e condizioni igieniche del treno**

La variabile misura la pulizia complessiva del treno, tenendo conto della pulizia degli spazi interni dello scompartimento o della carrozza, della pulizia esterna del treno e della pulizia della toilette se utilizzata.

Il valore raggiunto nell'anno 2018 è di 81,5 a fronte del valore obiettivo atteso di 84,2, in decremento di un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

L'indicatore ha avuto un *trend* altalenante nei diversi trimestri dell'anno, toccando un valore minimo di 80,4 alla rilevazione del 4° trimestre.

**f) comfort del treno**

La variabile misura il livello complessivo del comfort offerto dal treno, tenendo conto della comodità del posto, della climatizzazione, silenziosità ed illuminazione della carrozza, della funzionalità e dello spazio per la sistemazione dei bagagli e dotazione delle toilette se utilizzate. L'indicatore consuntivato per il 2018 riporta un valore di 85,2, inferiore di 2,3 punti percentuali rispetto al valore obiettivo atteso, e minore di 1,8 punti percentuali rispetto al valore del precedente anno.

**g) security**

La variabile misura il livello di sicurezza garantito al viaggiatore ed ai suoi beni contro il rischio di furti, aggressioni o molestie varie.

Il valore consuntivato per l'anno in riferimento è 86,6 a fronte del valore obiettivo atteso di 87,4. Nel 2017 il valore consuntivato era stato pari a 86,9.

**h) viaggio nel complesso**

La variabile misura la soddisfazione complessiva del viaggio, tenendo conto della valutazione di tutte le fasi del viaggio: preparazione del viaggio, afflusso in stazione, permanenza in stazione, permanenza a bordo treno, deflusso dalla stazione di arrivo. Il parametro rendicontato per il 2018 evidenzia un scostamento negativo di 2,5 punti percentuali rispetto al valore atteso ed inferiore di 2 punti rispetto al valore del precedente anno. Dopo un *trend* costantemente decrescente nei primi tre trimestri, il valore ha assunto un andamento in crescita negli ultimi tre mesi del 2018.

L'attività ispettiva del Ministero

Nel corso del 2018 sono state effettuate complessivamente 90 ispezioni sui treni, tutte con convoglio in viaggio. Le ispezioni, incrementate rispetto a quelle effettuate nello scorso anno, sono state effettuate su tratte in arrivo/partenza da Roma. La mancanza di disponibilità finanziaria infatti non rende possibile la predisposizione di un piano più articolato che consenta di estendere l'attività all'intero territorio nazionale, fermo restando che comunque le risorse umane del Ministero risentono di una carenza numerica che in alcun caso consentirebbe un controllo capillare.

Con riguardo alla procedura per l'applicazione delle riduzioni di corrispettivo dovute alle interruzioni ed alle variazioni dei servizi ferroviari ed al calcolo delle penali ed incentivi, relativamente al 2017 è stato rilevato quanto segue.

Per quanto riguarda le riduzioni di corrispettivo, non è stata applicata alcuna riduzione, ai sensi dell'articolo 8 comma 5, per eventi non imputabili alla Società, poiché nel corso del 2017, per i 144 eventi nei quali si è verificata un'interruzione o una variazione del servizio ferroviario è stato comunicato che si è sempre provveduto ad erogare il servizio sostitutivo.

In ordine all'ipotesi di riduzione del corrispettivo ex articolo 8.6, eventi imputabili alla Società, nel corso dell'anno sono occorsi 124 eventi per i quali si è sempre erogato il servizio sostitutivo, per cui è stata applicata la decurtazione in forma ridotta così come previsto. L'ammontare della decurtazione, così determinato, è risultato pari ad € 208.461,60.

Relativamente all'applicazione delle penali per le interruzioni e le variazioni dei servizi dipendenti da eventi imputabili all'impresa ferroviaria, si è provveduto al calcolo tenendo conto della riduzione prevista per il caso della erogazione del servizio sostitutivo.

Per quanto riguarda l'esercizio 2017, le riduzioni di corrispettivo, ai sensi delle specifiche previsioni di cui all'art. 8 sono state applicate le decurtazioni per € 208.461,60 e penali ex art. 14 e art. 18 per € 248.000.

Per quanto riguarda l'applicazione del sistema di "penali ed incentivi" legato al raggiungimento degli obiettivi della qualità erogata di cui all'allegato 5 del contratto per l'anno 2017 i valori consuntivati sono risultati in tutti e quattro i casi superiori ai valori attesi. In conseguenza si è determinato un bonus premiale complessivamente pari a € 2.054.457,74, ripartito così:

Puntualità entro i 30': €442.265,33

Puntualità entro i 60': €556.607,29

Regolarità: €261.472,27

Pulizia: € 794.112,85

***Di seguito si riportano alcuni elementi della relazione trimestrale relativa al terzo trimestre 2019.***

Il contratto prevede un collegamento diretto fra l'ammontare del corrispettivo annuale percepito dalla Società in fase di gestione e la qualità del servizio erogata nel medesimo periodo, secondo un sistema di penali ed incentivi legato a 4 parametri (puntualità entro 30', puntualità entro 60', regolarità e pulizia).

In riferimento ai predetti indicatori di qualità del servizio si rileva quanto segue:

1) La puntualità entro i 30' è diminuita di 1,6 punti percentuali rispetto al trimestre precedente, ma risulta superiore di 1 punto percentuale rispetto al valore del terzo trimestre 2018.

Allo stato il valore risulterebbe inferiore di 5 punti rispetto al valore obiettivo atteso da calcolarsi su base annua, rispetto ai 4 punti del 2018; tuttavia va altresì osservato che il valore obiettivo atteso nel 2018 risultava 93,9 mentre nel 2019, per effetto delle variazioni contrattuali, si attesta al valore di 95,9.

2) La puntualità entro i 60' riscontra invece un incremento di 1,1 punti percentuali nel confronto con il corrispondente valore del 3° trimestre 2018, ma è inferiore di 0,5 punti percentuali rispetto al precedente trimestre del corrente anno. In relazione al valore obiettivo per l'anno in corso, il dato risulterebbe comunque inferiore di 2,2 punti, mantenendo sostanzialmente inalterato il *trend* di scostamento rilevato nel corrispondente periodo dell'anno precedente; anche per

questo valore tuttavia va evidenziato che l'obiettivo atteso è passato da 97,9 a 98,9. Secondo il dato di dettaglio, i treni con ritardo superiore a 30 minuti e a 60 minuti sono leggermente diminuiti nel confronto con i corrispondenti valori dell'anno precedente, diminuendo di 160 unità nel primo caso e di 137 nel secondo caso.

3) La percentuale di regolarità passa dal valore di 98,9 del trimestre precedente a 98,7 del periodo in esame rimanendo inferiore al valore obiettivo atteso di 99,1. Nel raffronto fra i corrispondenti periodi degli anni 2018/2019 invece si registra un incremento della percentuale di regolarità dello 0,5%. Nello specifico invece si evidenzia una diminuzione rispetto al 2018 di treni programmati che passano da 10.943 a 10.427, cui corrisponde una contrazione dei treni soppressi (da 12 a 3) ma un incremento dei treni limitati (da 48 a 64); sono invece considerevolmente diminuiti i treni con ritardo superiore a 120 minuti che passano dai 142 nel corrispondente periodo del 2018 ai 66 dell'ultima rilevazione.

Va precisato comunque che i dati relativi ai treni soppressi ed ai treni limitati sono riferibili, secondo la Società, a cause imputabili a FS.

4) Il valore della qualità media erogata per l'indicatore pulizia è diminuito di 0,08 punti percentuali rispetto al trimestre precedente risultando superiore rispetto al corrispondente valore dello scorso anno di 1,79%.

Rispetto al valore obiettivo atteso per l'anno in corso sussiste allo stato uno scostamento di 2,18 punti, mentre l'anno precedente si registrava un valore superiore all'obiettivo atteso.

Va comunque rilevato che il valore atteso per l'anno 2019 è dell'89% mentre per l'anno 2018 era dell'85%. Per i parametri puntualità entro i 30', puntualità entro i 60' e qualità media erogata, i dati rendicontati al terzo trimestre 2019 risultano attualmente inferiori non solo ai valori obiettivo attesi ma anche ai valori obiettivo minimo.

Per quanto riguarda le frequentazioni si registra un sostanziale mantenimento dei valori dei corrispondenti trimestri 2018/ 2019 del dato relativo ai viaggiatori\*km, in quanto il dato pregresso era di 1.180.833.635 nel 2018 e di 1.158.641.548 nel corrente anno.

Analogamente rimangono praticamente immutati, nel raffronto fra i corrispondenti periodi degli anni 2018/2019 i valori relativi a posti.km, carico medio e tasso di riempimento.

Le rilevazioni relative ai risultati di qualità percepita sono effettuate sulla base di una metodologia implementata dalla Società e concorrono alla determinazione di una delle componenti di calcolo relative all'incremento tariffario. Le variabili prese in considerazione nella rilevazione sono: pulizia, comfort, security e viaggio nel complesso in ordine ai quali si rileva quanto segue:

1) Pulizia: si rileva un incremento di 0,1 punti percentuali nel grado di soddisfazione percepito rispetto al trimestre precedente e di 1,6 punti percentuali nel raffronto con il corrispondente periodo del 2018; rispetto al valore obiettivo si rileva uno scostamento negativo di 0,2 punti percentuali.

2) Comfort: per questo valore si registra un incremento pari allo 0,4% nel raffronto con il trimestre precedente e di 2,5 punti percentuali nel confronto con i corrispondenti dati dello scorso anno; in riferimento al valore obiettivo allo stato

attuale la percentuale di soddisfazione rilevata presso la clientela è di 1,3 punti percentuali superiore al target prefissato.

3) *Security*: il grado di soddisfazione dell'utenza è incrementato dello 0,2% rispetto al secondo trimestre 2019 e di 1,2 punti rispetto allo scorso anno, attestandosi ad un valore dello 0,1% superiore al valore atteso.

4) *Viaggio nel complesso*: tale rilevazione mostra invece un decremento dello 0,9% rispetto al trimestre precedente, risultando superiore del 3% rispetto al precedente anno; attualmente comunque il valore rilevato è di 1,6 punti percentuali superiore al valore atteso. Allo stato attuale pertanto solo il valore relativo alla pulizia risulterebbe inferiore al valore obiettivo atteso.

### 3.2 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "*Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto*", al programma 13.6 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*".

L'obiettivo riguardante il *finanziamento delle Regioni e degli enti locali*, è finalizzato al potenziamento e all'aumento di efficienza di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati, e si articola in due fasi: quella iniziale e quella a regime.

Nella fase iniziale, è necessaria un'azione di assistenza e di stimolo, nei confronti delle Regioni e gli enti locali, affinché presentino le istanze progettuali con le modalità e nei tempi previsti.

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

A regime, è necessaria un'attenta opera di monitoraggio e vigilanza sugli enti attuatori degli interventi, provvedendo all'erogazione delle quote di cofinanziamento previste, solo a seguito:

- dell'accertamento dello stato di avanzamento dei lavori e della loro rispondenza ai progetti ammessi a contributo;
- dell'avvenuto pagamento della quota di cofinanziamento a carico dell'Ente locale.

E' prevista la sospensione dei finanziamenti ove si accerti che gli interventi eseguiti non siano corrispondenti a quelli ammessi a contributo e la ripresa delle erogazioni solo se l'Ente beneficiario garantisce la sua quota di cofinanziamento a copertura delle varianti che comportino maggiori costi. L'obiettivo è quello di far procedere speditamente le opere ammesse a finanziamento.

Va segnalato che per tutto l'anno 2019 l'attività di erogazione dei contributi destinati agli interventi inerenti il potenziamento e il risanamento delle ferrovie secondarie è sospesa, con riguardo all'attuazione degli Accordi di Programma, sottoscritti tra questo Ministero e le singole Regioni ai sensi dell'art. 15 del d.lgs. n. 422/97, e finalizzati al potenziamento ed al risanamento del settore del trasporto ferroviario locale. L'indisponibilità, a tutt'oggi, dei conti correnti di Tesoreria, intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione a favore delle singole Regioni, sui quali vengono annualmente versate le risorse necessarie all'attuazione degli Accordi di Programma di cui sopra nonché le risorse destinate all'attuazione delle Convenzioni stipulate, per la promozione ed il sostegno del trasporto pubblico locale (L. 296/06 e L. 133/08), sempre tra questo Ministero e le Regioni interessate, è dovuta all'accantonamento, operato dalla Banca d'Italia, a fronte del pignoramento promosso dal Signor Edoardo Longarini, per un importo complessivo di euro 700 milioni di euro. Con Sentenza Corte d'Appello n. 5143/2019 è stata disposta la nullità dei lodi arbitrali impugnati con conseguente esito favorevole all'Amministrazione.

Attualmente si è in attesa dell'esito dell'udienza, fissata per lo scorso 2 dicembre, per la decisione sull'istanza di svincolo delle somme staggite nell'ambito della procedura esecutiva n.r.g. 5747/2015. Con la sentenza di "disaccantonamento" delle somme staggite la scrivente potrà attivare l'istruttoria per l'istituzione di apposito capitolo di bilancio, come previsto dalla citata nuova normativa di Bilancio n. 196 del 2009 ( legge di contabilità e finanza pubblica), sul quale verranno stanziati annualmente le somme per le quali le Regioni hanno presentato richiesta di svincolo, sulla base dello stato di avanzamento degli interventi di cui agli accordi di programma sottoscritti ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 422/97.

Con riferimento alla erogazione delle rate dei mutui stipulati a favore delle Regioni e degli enti locali per i finanziamenti di cui alle L. 211/92 e L. 472/99, sono proseguiti regolarmente, per un ammontare complessivo erogato di € 121.406.766,78

Si sono concluse, altresì, le attività istruttorie necessarie alla corretta erogazione dei contributi di cui alle L. 211/92, L. 448/01, L. 350/03, L. 266/05, 472/99, L. 98/13, L. 164/14, L. 910/86, L. 232/16, L.296/06, L. 130/18 L. 208/15.

Le erogazioni riguardano i seguenti interventi:

Regione Puglia € 883.000,00 (L. 266/05)

Regione Puglia € 564.194,00 (L.910/86)

Regione Liguria € 8.000.000,00 (L.130/18)

Regione Liguria € 4.892.500,00 (L. 130/18)

Regione Val d'Aosta € 35.051,26 (L.208/15)

Regione Veneto € 38.413,70 (L.208/15)

Regione Liguria € 1.804.000,00 (L.232/16)

Comune di Genova € 318.879,33 (L. 472/99)

Comune di Genova € 6.443.858,91 (L.211/92)

Comune di Torino € 703.627,12 (L.164/14)

Comune di Napoli € 5.507.252,88 (L.286/06)

Comune di Milano € 3.125.620,25 (L.286/06)

Comune di Milano € 2.402.861,13 (L.133/08)

Comune di Firenze € 285.265,70 (L.133/08)

Provincia autonoma di Bolzano € 440.297,44 (L.133/08)  
Provincia autonoma di Bolzano € 1.098.998,05 (L.296/06)  
Legge 232/2016 art.1 comma 140  
Comune di Roma € 42.552.000,00  
Comune di Padova € 5.600.000,00  
Comune di Rimini € 1.770.000,00  
Comune di Milano € 10.350.000,00  
Comune di Napoli € 4.063.433,53 (L. 98/13).

### 3.3 Garantire l'efficiamento tecnologico e l'operatività del Corpo delle Capitanerie di porto per contribuire alla migliore fruibilità dei porti e del mare

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 7 “Ordine pubblico e sicurezza”, ai programmi 7.7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”.

Nell'ambito della Priorità politica 3, “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”, con la direttiva 2019 il Ministro ha conferito al Corpo delle Capitanerie di porto un obiettivo strategico articolato in due obiettivi operativi.

Il primo obiettivo, in linea sia con le aspettative dell'utenza di settore (*stakeholder*), mira ad **ottimizzare e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW**, con lo scopo specifico di sviluppare sinergie positive che favoriscano la sburocratizzazione e la velocizzazione delle incombenze amministrative, , di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e dei passeggeri e promuovere l'intermodalità nel traffico merci. L'obiettivo si è sviluppato attraverso la realizzazione di due fasi:

- la facilitazione dello sdoganamento delle merci in mare, attraverso il monitoraggio delle navi per le quali è stata richiesta ed attivata la procedura di *Pre-Clearing*. L'obiettivo, che fissava il **monitoraggio del 95%** delle navi in *pre-clearing*, è stato raggiunto e superato grazie al monitoraggio di tutte le **1.137** navi richiedenti (**100%**);
- la **reingegnerizzazione del sistema PMIS** (*Port Management Information System*) per migliorarne l'interoperabilità e le funzioni, e la realizzazione, al suo interno, del **modulo COGESTAT** per l'efficiamento dell'elaborazione di *report* di qualità. Il progetto, per il primo aspetto, ha subito un rallentamento dovuto ad un ritardo nell'esecuzione delle prestazioni già contrattualizzate, peraltro non imputabili al RTI. Alla fine dell'anno le criticità risultavano in via di risoluzione facendo prevedere la conclusione della fase entro il primo semestre 2020. Percentuale raggiunta al 31 dicembre: **30%**, contro il 100% previsto. Relativamente al modulo COGESTAT, invece, il pertinente programma d'azione è stato conseguito al **50%**, nel rispetto di quanto programmato.

Il secondo obiettivo operativo focalizza gli interventi posti in essere dai Comandi territoriali per:

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

Sono stati effettuati numerosi controlli in ambito demaniale, per quanto possibile, interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori e sono state eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni illecite, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti ed impianti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore.

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

I pertinenti dati di consuntivo, di seguito riportati, evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (208.000 controlli) - con un indice di efficacia pari a 1,03 - ed espongono i discendenti provvedimenti adottati:

- 213.512 controlli effettuati dal personale a terra;
- 359 notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria;
- 97 sequestri penali eseguiti;
- 897 illeciti amministrativi contestati.

Con riferimento all'obiettivo specifico stabilito nel Piano della performance 2019-2021, che fissava una variazione percentuale del +1% del numero delle infrazioni rilevate, rispetto all'anno precedente, si registra, in effetti, una **variazione del +13%**. Si ritiene, ovviamente, che il dato tendenziale da valorizzare non possa essere riferito all'anzidetto confronto, bensì potrà essere assunto solo dopo una comparazione dei dati riferiti almeno ad un settennio.

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

### Obiettivi strategici correlati:

#### 4.1 Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi.

Tale obiettivo è collegato nell’ambito della missione 7 “Ordine pubblico e sicurezza” al programma 7.7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, nell’ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto” al programma 13.1 “Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale”, al programma 13.9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie di acque interne”, nell’ambito della missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica”, ai programmi 14.9 “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni”, 14.10 “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” e 14.11 “Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali” ed infine nell’ambito della missione 32 “Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche” al programma 32.3 “Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza”.

L’obiettivo strategico è trasversale a tutti i Centri di responsabilità amministrativa ed è articolato in più obiettivi operativi. Alcuni comuni a tutti i centri di responsabilità hanno impegnato tutte le strutture del Ministero, in particolare:

- per l’attuazione delle iniziative previste nel Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, il miglioramento della qualità dei servizi erogati ed attuazione degli strumenti di confronto con gli utenti;
- per l’attuazione del Piano triennale per l’informatica;
- per la raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione;
- per la formazione di documenti nativamente digitali;
- per la mappatura dei procedimenti del Ministero.

Il primo obiettivo operativo ha richiamato i Centri di responsabilità amministrativa e le strutture ad essi afferenti a proseguire nelle azioni finalizzate alla prevenzione della corruzione, attraverso l’attuazione delle iniziative previste nel relativo **Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza**.

Le attività del Ministero per attuare la strategia di lotta alla corruzione e per dare pienamente seguito agli adempimenti normativi in materia di trasparenza ed integrità sono state contrassegnate da una forte sinergia tra le funzioni del Responsabile della prevenzione della corruzione e del Responsabile della trasparenza con l’assegnazione alle strutture di obiettivi collegati al ciclo della *performance* e diretti a promuovere e stimolare la diffusione della cultura della legalità e ad introdurre concretamente nei processi gestiti dal Ministero una serie di misure idonee a prevenire i fenomeni corruttivi.

I due profili, quello degli adempimenti relativi alla trasparenza ed alla prevenzione della corruzione e quelli inerenti il ciclo della *performance* hanno seguito, negli anni, percorsi formalmente paralleli, ciascuno nel suo ambito, ma sostanzialmente convergenti quanto ai contenuti, poiché si sono reciprocamente influenzati, realizzando l'auspicata integrazione tra i due processi.

Nello specifico, per il 2019 è stato richiesto ai Centri di responsabilità di verificare la validità dell'analisi del rischio effettuata nel 2014, ripetendo la rilevazione del rischio di corruzione per ciascuna linea di attività, inoltre di verificare l'efficacia delle misure di prevenzione della corruzione comunicate nel corso della rilevazione 2018, segnalando al responsabile della prevenzione della corruzione, l'opportunità di presidiare ulteriori linee di attività e le criticità emerse nella fase di monitoraggio delle misure già adottate.

Il responsabile per la prevenzione della corruzione ha fornito ai Centri di responsabilità amministrativa, il modello per la rilevazione del rischio di corruzione e lo schema da adottare per preparare la relazione sulla efficacia delle misure. Infine l'obiettivo ha richiesto alle strutture di attuare altresì ogni iniziativa utile per completare, nel corso del 2019, il caricamento e la messa in linea dei dati previsti ai fini della trasparenza. e di monitorare il livello degli standard di qualità dei servizi erogati dall'amministrazione, per garantirne e migliorarne la qualità. Come è noto infatti, il decreto legislativo 25 maggio 2016, n. 97 oltre ad aggiornare l'elenco degli obblighi di pubblicità e trasparenza previsti dal decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ha anche previsto che il Piano triennale per la prevenzione della corruzione contenga una apposita sezione con l'indicazione dei responsabili della trasmissione e della pubblicazione dei documenti, delle informazioni e dei dati ai sensi dello stesso decreto.

In tal modo, le iniziative del Piano assurgono ad elemento di valutazione della *performance* dei responsabili di vertice dell'amministrazione, cui la Direttiva annuale è direttamente rivolta, nonché dei dirigenti che da essi dipendono ed ai quali, con proprie direttive, i dirigenti di vertice assegnano i medesimi obiettivi.

A ciascun Centro di responsabilità amministrativa, poi è stato richiesto di concordare con il responsabile transizione digitale tutti gli atti amministrativi relativi ad azioni ricomprese nel *Piano Triennale per l'Informatica* ai sensi del Codice Amministrazione Digitale (Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82). Ciò ha consentito di rafforzare il coordinamento dei sistemi informativi del Ministero, attraverso l'intensificazione dell'operatività del Responsabile della transizione digitale di cui all'art. 17 del CAD, sulle azioni ricomprese nel Piano triennale per l'informatica.

Con l'obiettivo operativo comune a tutti i centri di responsabilità amministrativa, si è inteso promuovere e valorizzare il *sistema di controllo di gestione* del Ministero. La sua alimentazione ed utilizzazione assumono carattere strategico oltre che nei processi di pianificazione economica e finanziaria, per soddisfare le esigenze in tema di trasparenza dell'attività amministrativa e sull'uso delle risorse pubbliche e sulla prestazione dei servizi erogati. Inoltre l'archivio dei dati reso disponibile dal sistema di controllo di gestione è un utile strumento per il monitoraggio degli obiettivi di *performance* organizzativa definiti nel Piano della *performance*, per ciascuna unità organizzativa di livello dirigenziale non generale dell'amministrazione.

Nel 2019, poi, sono stati assegnati a tutti i centri di responsabilità amministrativa del Ministero, due obiettivi specifici finalizzati alla innovazione delle modalità lavorative.

Il primo volto a ridurre l'uso dei documenti analogici e per effettuare una transizione verso una nuova modalità di lavoro completamente digitale, ottimizzando allo stesso tempo i flussi documentali. Tutte le strutture del Ministero sono state impegnate nella prima parte dell'anno alla formazione per assicurare poi nel secondo semestre, il trattamento almeno del 30% dei documenti protocollati in modalità esclusivamente digitale, senza l'uso di documentazione analogica o scansionata

Ciò contribuisce ad assicurare la qualità dell'azione amministrativa e dei servizi *on line*, garantendo concretamente il diritto di accesso ai dati e ai documenti e abbattendo i costi amministrativi di amministrazione analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti, costosi ed infine per contribuire al “governo” del Paese attraverso dati di qualità, aggiornati, completi, accessibili, aperti. Si intende far sì che la transizione digitale del MIT diventi una *good practice*, orientata ai suoi stakeholder e di esempio/modello per le altre amministrazioni, in applicazione del principio di leale collaborazione.

Il secondo obiettivo invece, si propone di avviare processi di semplificazione amministrativa, attraverso la descrizione dei procedimenti di competenza degli uffici del Ministero, utilizzando lo schema riportato di seguito. Tutte le strutture del Ministero, in maniera capillare sono state impegnate nella mappatura dei procedimenti ed alla proposta di semplificazione di almeno quattro procedimenti di competenza di ciascun centro di responsabilità amministrativa.

Questi due obiettivi, hanno visto in particolare impegnata la direzione generale per i sistemi informativi e statistici, che nel corso del 2019, ha parallelamente alle attività delle strutture su questi obiettivi, fornito assistenza sia per la formazione per la digitalizzazione dei documenti, che per la creazione di un sistema informativo per la raccolta della mappatura dei procedimenti e delle proposte di semplificazione.

<b>Mappatura dei procedimenti del Ministero</b>	
1.	Denominazione dell'attività (così come risulta da norme o atti formali di organizzazione)
2.	Normativa di riferimento dell'attività e finalità dell'attività
3.	Direzione di riferimento (denominazione della Direzione)
4.	Ufficio di riferimento (nel quale viene sviluppata l'attività)
5.	Flusso di dati/documenti tra uffici della stessa direzione o di direzioni diverse o con altre amministrazioni
6.	Iter dell'attività (descrizione completa e chiara dell'attività secondo una sequenza logica/temporale e descrizione relativa a fasi, modulistica utilizzata, durata delle singole fasi, durata complessiva dell'attività)
7.	Grado di automazione dell'attività (es. 30% digitale/70% analogica; oppure attività totalmente digitalizzata; se le istanze per le richieste da parte di cittadini ed imprese sono nativamente digitali o di tipo analogico)
8.	Tipologia del provvedimento finale
9.	Conservazione/archiviazione della documentazione relativa all'attività presa in esame

Nell'ambito del medesimo obiettivo strategico, riguardo la semplificazione dei procedimenti, l'intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e lo sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi, sono stati inoltre definiti cinque ulteriori obiettivi operativi volti alla semplificazione delle procedure amministrative di competenza del Ministero.

Uno assegnato al Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, riguardante la **introduzione dell'ambiente digitale BIM per la gestione delle opere pubbliche** e gli altri quattro assegnati al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali relativi alla riduzione dei **tempi di attesa degli utenti** semplificando il procedimento di cambio di uso della **carta di circolazione** dei veicoli adibiti a taxi ed a noleggio con conducente, alla riduzione dei **tempi di attesa degli utenti** semplificando il procedimento di **diniego al rilascio della patente di guida** per mancanza di requisiti morali, alla **dematerializzazione dell'attestazione** del possesso dei requisiti di **idoneità psico-fisici necessari per il rilascio della patente di guida** ed infine all'**avvio del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)**.

La progressiva introduzione di metodi e strumenti innovativi per la **gestione informativa delle opere pubbliche** è stata introdotta con il Codice dei contratti. In particolare l'articolo 23 comma 13, stabilisce che le stazioni appaltanti possono richiedere per le nuove opere nonché per interventi di recupero, riqualificazione o varianti, prioritariamente per i lavori complessi, l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, che possano assicurare la razionalizzazione delle attività di progettazione in materia di lavori pubblici e delle connesse verifiche. L'introduzione di tali strumenti porta con sé un più generale cambio di paradigma: la definizione di un ecosistema digitale del settore, basato su criteri di condivisione, interoperabilità e standardizzazione, nonché la formalizzazione dei processi digitali per le organizzazioni coinvolte.

La gestione di opere pubbliche in ambiente digitale con BIM (***Building Information Modeling***) è stata affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Lombardia – Emilia Romagna per l’anno 2019.

L’obiettivo si propone di utilizzare l’ambiente digitale di gestione delle opere pubbliche (BIM - *Building Information Modeling*) dopo le analisi dei processi. Lo studio dei processi consente la loro digitalizzazione, così da ottenere dati sulle opere pubbliche direttamente dal processo, senza necessità di elaborazioni e di stime.

In tale maniera ogni fase del processo di realizzazione di una opera pubblica potrà alimentare un sistema informativo, che possa essere utilizzato, a vari livelli: dal portale *opendata (opencantieri)* ad «**alto livello**», con poche informazioni chiare e di facile lettura, fino ad un cruscotto per il Ministro «**a basso livello**», con informazioni puntuali e di dettaglio (ad esempio lo stato dell’iter di un progetto oppure il giornale dei lavori o il registro di contabilità di un cantiere avviato).

La sperimentazione dei metodi e degli strumenti di modellazione digitale come il *Building Information Modeling* (BIM) ha reso evidente come l’intero ecosistema di software e piattaforme di ultima generazione, dedicate alla progettazione ed esecuzione delle opere, in una prospettiva ormai digitale, richiede che gli strumenti e l’infrastruttura a disposizione degli uffici tecnici siano ripensati ed adeguati ai tempi. In tale ottica, il Provveditorato ha previsto una vera e propria ristrutturazione organizzativa degli uffici al fine di arrivare alla digitalizzazione dei processi di realizzazione delle opere ed è stato dato un forte impulso alla formazione del personale coinvolto nelle varie fasi procedurali.

Sono state definite le BIM GUIDE: “Linee guida per la gestione digitale dei processi di realizzazione delle opere di competenza del Provveditorato Interregionale alle OO. PP. Lombardia ed Emilia Romagna”, che è il documento nelle quali le Stazioni Appaltanti stabiliscono le regole per la gestione digitale dei processi di realizzazione delle opere, con particolare attenzione ai processi decisionali e gestionali, ai flussi di lavorazione e approvazione di modelli, documenti ed elaborati, requisiti informativi, l’organizzazione del proprio CDE, ecc. all’interno delle BIM guide vi saranno anche gli schemi tipo di Capitolato Informativo per l’affidamento degli incarichi di progettazione e per l’esecuzione dei lavori.

Nel concreto è stato dato impulso alla gestione in ambiente digitale con il *Building Information Modeling* per le seguenti opere:

- Lavori di rifacimento del nuovo ponte ciclopedonale della Navetta nel Comune di Parma – opera che è ormai giunta allo stato finale della sua realizzazione.
- Lavori di restauro e recupero funzionale con miglioramento sismico del complesso scolastico di Villa Strozzi, sito a Palidano di Gonzaga (MN).
- Nuova sede Polizia di Stato - Caserma Montello di Via Francesco Caracciolo 29 Milano.
- Lavori di riqualificazione, ai fini del risparmio energetico del complesso ubicato in via Ferrarese 166/2 a Bologna sede Comando Provinciale Vigili del Fuoco.
- Lavori per la realizzazione della nuova Caserma dei Carabinieri di Flero (BS).
- Lavori di restauro e risanamento conservativo del complesso demaniale denominato ex convento San Benedetto sito in Ferrara da destinare a sede degli uffici dell’Agenzia delle Entrate di Ferrara.

Per quanto riguarda i seguenti obiettivi: **“Ridurre i tempi di attesa degli utenti semplificando il procedimento di cambio d’uso della carta di circolazione dei veicoli adibiti a taxi ed a noleggio con conducente”** ed **“Ridurre i tempi di attesa degli utenti semplificando il procedimento di diniego della patente di guida per mancanza di requisiti morali”**, le competenti strutture del Ministero si sono attivate per elaborare una proposta di modifica all'articolo 75, comma 1 ed all'articolo 120, comma 5, del Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 novembre 1992, n. 285), attraverso una proposta emendativa di natura legislativa, inviata agli uffici competenti. Con l’occasione, inoltre è stata proposta anche una modifica all’articolo 78 comma 1, intesa a produrre, oltre che la semplificazione delle procedure a vantaggio del cittadino e degli operatori di settore, anche una notevole riduzione del carico di lavoro degli uffici.

Tali modifiche costituiscono presupposto necessario per l'avvio del procedimento di semplificazione dei procedimenti, che non è stato possibile sviluppare, poiché le modifiche legislative richieste, ad oggi, non risultano adottate.

Di seguito si riportano brevemente le relazioni illustrative.

**ART.** (Modifiche all'art. 75 del codice della strada)

L'art. 75, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è modificato come segue:

“4. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti individua, con proprio decreto, i veicoli di tipo omologato da adibire a servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone di cui all'art. 85 o a servizio di piazza, di cui all'art. 86, o a servizio di linea per trasporto di persone di cui all'articolo 87, che sono soggetti all'accertamento di cui al comma 2”.

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

L'art. 75 del codice della strada disciplina, tra l'altro, l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli a motore e loro rimorchi, effettuata attraverso una visita e prova (c.d. collaudo) a cura dei competenti Uffici della Motorizzazione o dei Centro Prova Autoveicoli. L'accertamento ricorre, generalmente, nei casi di veicoli costruiti in unici esemplari ovvero di veicoli completati partendo da un veicolo base omologato.

Tuttavia, il comma 4 del citato articolo 75, prevede l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione anche per tutti i veicoli di tipo omologato da adibire a servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone di cui all'art. 85 (NCC) o a servizio di piazza, di cui all'art. 86 (taxi), o a servizio di linea per trasporto di persone di cui all'articolo 87.

Tale accertamento, per veicoli nuovi ed omologati, si esaurisce nei seguenti controlli: per i taxi, nella verifica del montaggio del tassametro e della insegna esterna “taxi”; per le autovetture destinate a NCC, nella verifica dell'applicazione dell'emblema “NCC” col relativo numero di licenza.

Si tratta, in sostanza, di controlli finalizzati alla verifica degli elementi identificativi del particolare uso dei veicoli e non riferiti a profili di salvaguardia della sicurezza della circolazione stradale. Si aggiunge che, in base all'attuale formulazione dell'art. 75, comma 4, del CdS, i controlli debbono essere effettuati prima dell'emissione dei documenti di circolazione, con probabili tempi di attesa non trascurabili; con la proposta formulata tali controlli potrebbero essere differiti in occasione della revisione annuale, alla quale soggiacciono taxi e autovetture NCC.

Per quanto motivato, la modifica normativa persegue l'obiettivo di semplificazione dei procedimenti, con benefici ai diretti interessati per la riduzione dei tempi di attesa per l'ottenimento dei documenti di circolazione e, al contempo, tende a maggiore efficienza dell'operatività degli Uffici Motorizzazione, il tutto senza incidere sui livelli di sicurezza della circolazione stradale.

**ART.** (Modifica all'articolo 120 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

All'articolo 120, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte in fine le seguenti parole: “Avverso la comunicazione all'interessato da parte degli uffici della motorizzazione civile, degli elementi ostativi al rilascio della patente di guida per carenza dei requisiti morali, come accertati dal Ministero dell'interno nell'ambito delle procedure telematiche di cui al presente comma, è ammesso ricorso al Ministero dell'interno.”

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

Per conseguire la patente di guida è necessario il possesso dei requisiti morali prescritti dall'art. 120 del codice della strada.

Tale accertamento, come previsto dal comma 5, viene realizzato mediante una procedura di interscambio informatico di dati tra il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti regolamentato dal decreto 24 ottobre 2011.

In sintesi, la Prefettura segnala all'Ufficio Motorizzazione civile i nominativi dei candidati che non risultano in possesso di tali requisiti e l'Ufficio della Motorizzazione, comunica all'interessato gli elementi ostativi allo svolgimento della prova pratica per carenza dei requisiti di cui all'articolo 120.

L'ostativo inserito dalla prefettura è comunicato all'interessato con nota del CED del direttore della motorizzazione. Poiché trattasi di condizioni soggettive derivanti da sentenze di condanna o da altri provvedimenti giudiziari che il legislatore reputa ostativi, per i quali l'accertamento è demandato al ministero dell'interno, il ministero è in realtà del tutto estraneo senza alcun esercizio di discrezionalità amministrativa. Da ciò discende che il Ministero in tal caso svolge funzioni vincolate aventi connotazioni meramente materiali di comunicazione quale *nuncius*.

Avverso queste comunicazioni vengono proposti ricorsi agli Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i quali, non essendo a conoscenza dei motivi che hanno indotto le Prefetture a dichiarare l'insussistenza dei requisiti morali, devono ottenere le informazioni dalle Prefetture stesse, dando luogo quindi ad un procedimento complesso, che allunga i tempi di decisione dei ricorsi.

Con la proposta di legge in argomento si mira a semplificare il procedimento chiarendo che avverso tali comunicazione degli elementi ostativi al rilascio della patente di guida per mancanza dei requisiti morali, va presentato al Ministero dell'interno, soggetto deputato a svolgere tali accertamenti.

**ART. (Modifiche all'articolo 78 del codice della strada)**

All'articolo 78, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il primo periodo è aggiunto, in fine, il seguente: "Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, individua, con proprio decreto, le tipologie di modifica alle caratteristiche costruttive e funzionali, per le quali la visita e prova di cui al primo periodo, non sono richieste. Con il medesimo decreto sono stabilite, altresì, le modalità e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione."

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

L'articolo 78 del codice della strada attualmente vigente prevede i casi in cui i veicoli a motore ed i loro rimorchi in circolazione, a seguito della modifica delle caratteristiche costruttive e funzionali, devono essere sottoposti a visita e prova presso gli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri con aggiornamento della relativa carta di circolazione.

In alcuni casi l'operazione di visita e prova si riduce ad una mera verifica cartacea, volta all'aggiornamento della carta di circolazione. A titolo esemplificativo si riportano di seguito alcuni casi:

**Installazione di impianto GPL, CNG e LNG.**

Un impianto di trasformazione del sistema di alimentazione dei motori a combustione interna degli autoveicoli che consenta l'impiego del GPL (gas di petrolio liquefatti), CNG (gas naturale compresso) ed LNG (gas naturale liquido) come carburanti alternativi, è costituito da una catena funzionale di componenti (serbatoio, valvole, riduttore di pressione, attuatore, etc.). I suddetti impianti, i loro componenti sono regolamentati da norme ECE/ONU e da norme nazionali che contengono anche prescrizioni tecnico-amministrative per l'installazione dell'impianto sugli autoveicoli

Non è possibile installare impianti costituiti da sistemi speciali o da complessivi di trasformazione che non siano stati preventivamente omologati, in base alle pertinenti disposizioni.

Ciò premesso, l'installazione di un impianto GPL, CNG, o LNG su un autoveicolo comporta l'aggiornamento della relativa carta di circolazione, a norma del citato art. 78 del Codice della strada, a seguito di visita e prova da effettuarsi presso il competente Ufficio Motorizzazione Civile (UMC).

In particolare, l'intestatario della carta di circolazione di un autoveicolo sul quale sia stato installato un impianto GPL, CNG, o LNG, deve presentare apposita domanda di aggiornamento della carta di circolazione all'UMC della provincia in cui ha sede la Ditta che ha proceduto all'installazione di detto impianto (art. 236, Regolamento di esecuzione del codice della strada).

L'aggiornamento della carta di circolazione è subordinato all'esito favorevole della visita e prova effettuato, esclusivamente, dai funzionari dei competenti UMC.

La proposta di semplificazione riguarda quindi l'installazione di impianti GPL, CNG ed LNG omologati in base alle citate normative. Per essi si potrebbe demandare alle stesse officine installatrici, appositamente accreditate, secondo criteri e modalità stabiliti dalla Direzione generale per la Motorizzazione, l'aggiornamento della carta di circolazione mediante collegamento telematico al Sistema Informativo (SI) del Dipartimento trasporti terrestri (Dtt) senza più visita e prova. La Motorizzazione effettuerebbe attività di vigilanza anche attraverso verifiche a campione di veicoli sui quali sono installati i sistemi speciali di adattamento al gas, al fine di accertare il rispetto delle prescrizioni tecniche previste dalla normativa vigente e delle istruzioni fornite dal manuale di installazione. In ogni caso le installazioni degli impianti vengono comunque verificate in sede di revisione del veicolo con intervallo iniziale di quattro anni e successivamente ogni due anni.

Per dare una dimensione dell'impatto in termini organizzativi della riduzione del carico di lavoro sugli uffici si evidenzia che nell'anno 2019 dovranno essere sostituiti circa 500.000 serbatoi di GPL installati sui veicoli nell'anno 2009 ed un numero altrettanto consistente di veicoli da assoggettare alla riqualificazione delle bombole per metano.

#### **Gancio di traino su veicoli M1 ed N1**

I ganci di traino montati in aftermarket sono omologati quali componenti (prima direttiva 94/20/CE, ora Regolamento 661/2009) e possono essere installati sui tipi di veicoli per i quali siano stati omologati. Anche in questo caso una possibile semplificazione delle procedure potrebbe consistere nel demandare alle officine installatrici, appositamente accreditate, secondo criteri e modalità stabiliti dalla Direzione generale per la Motorizzazione, l'aggiornamento della carta di circolazione mediante collegamento telematico al SI del DTT e prevedendo una attività di vigilanza sull'operato delle stesse.

In tali casi si potrebbe, mantenendo comunque inalterato il livello di sicurezza, procedere ad un intervento di semplificazione con vantaggi sia in termini di snellimento degli oneri burocratici a carico dell'utenza che di alleggerimento dei carichi di lavoro degli uffici.

Per rendere operativa tale semplificazione è necessaria una specifica deroga alle procedure di aggiornamento della carta di circolazione previste dal citato articolo 78 del codice della strada.

Pertanto la modifica normativa in esame è volta a prevedere che con decreto del Ministro si individuino le tipologie di modifica alle caratteristiche costruttive e funzionali, per le quali la visita e prova, non sono richieste e, in tali casi, le modalità e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.”.

#### **RELAZIONE TECNICA**

La disposizione ha natura ordinamentale e non determina nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Riguardo la semplificazione della procedura di dematerializzazione dell'attestato del possesso dei requisiti di idoneità psico-fisici necessari per il rilascio della patente di guida, nel corso dell'anno 2019 il Ministero si è impegnato in una intensa attività che ha portato alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 138 del 14 giugno 2019 il D.P.R. 28 marzo 2019, n. 54 “**Regolamento recante modifica dell'articolo 331 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992,**

**n. 495, concernente i certificati medici attestanti l' idoneità psicofisica dei conducenti di veicoli a motore**"; nella Gazzetta Ufficiale n. 291 del 12 dicembre 2019 è stato inoltre pubblicato il decreto del Direttore Generale per la Motorizzazione 2 dicembre 2019 "**Dematerializzazione del certificato medico attestante l' idoneità psicofisica dei conducenti di veicoli a motore**" che attua il predetto DPR 54/2019 ed infine sono state emanate tre circolari agli Uffici periferici dell'Amministrazione e, per conoscenza, agli organi sanitari competenti a certificare l' idoneità psicofisica dei conducenti di veicoli a motore, esplicative delle nuove procedure di dematerializzazione in argomento.

La modifica introdotta dal DPR 54/2019 consente di conseguire tre primari obiettivi in materia di semplificazione amministrativa, di informatizzazione dei processi di richiesta e di rilascio delle patenti di guida, della miglior tutela dei dati sensibili dei cittadini.

Antecedentemente all' emanazione del predetto DPR, il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, prevedeva, all' articolo 331, tre diversi modelli di attestazione dei requisiti di idoneità psicofisica necessari per il rilascio e la conferma di validità della patente di guida:

- a) modello IV.4: con cui il medico accertatore comunica, alla Direzione Generale per la motorizzazione, l' idoneità psicofisica di un conducente, al fine di procedere al rinnovo di validità della patente (tale modello non viene più utilizzato dal 2013, cioè dalla data di entrata in vigore della procedura informatica di rinnovo di validità della patente introdotta dall' articolo 126 del codice della strada nel testo novellato dal decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59);
- b) modello IV.5: certificato medico redatto da un medico monocratico (ex articolo 119, comma 2, del codice della strada);
- c) modello IV.6: certificato medico redatto da una commissione medica locale (ex articolo 119, comma 4, del codice della strada).

Per effetto della nuova normativa vi è un unico modello di attestazione del possesso dei requisiti di idoneità psicofisica che può essere valido sia per le certificazioni effettuate dai medici monocratici, sia dalle Commissioni mediche locali.

Nella nuova attestazione non sono più riportati alcuni dati sensibili attualmente previsti dalle certificazioni mediche previste dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, quali: statura, peso, acuità visiva, acuità uditiva, tempi di reazione, eventuali minorazioni invalidanti, ma i dati anagrafici del soggetto sottoposto ad accertamento, il giudizio di idoneità al rilascio o alla conferma di validità della patente di guida, la prescrizione di eventuali adattamenti, protesi o ortesi o limitazioni alla guida in funzione dell' invalidità del conducente, riportati con i codici comunitari armonizzati previsti all' allegato I del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59. Si elimina, così, la trasmissione cartacea di dati sensibili relativi a patologie o minorazioni del conducente, che restano esclusivamente nella sfera di conoscenza del medico accertatore, sul quale grava la responsabilità del giudizio finale di idoneità o di non idoneità.

Inoltre, la trasmissione informatizzata del solo giudizio di idoneità alla guida consente la conoscenza ed il trattamento di tali dati esclusivamente al medico accertatore (ovviamente) che ha una sua password riservata ed esclusiva per poter accedere al sistema informatico della Direzione Generale per la motorizzazione e ai dipendenti degli Uffici Motorizzazione Civile (UMC) preposti all' elaborazione

delle patenti di guida e che anche loro accedono al sistema per il tramite di password e *one temporary password*.

Va ulteriormente specificato che, a garanzia della riservatezza dei dati contenuti nel predetto sistema informatico, ogni accesso viene registrato e, in ogni momento può essere fatta valere la responsabilità dei dipendenti che accedono con le loro password riservate.

Il processo di dematerializzazione è stato dettagliato, per quel che concerne la fase operativa, dal decreto del Direttore Generale per la Motorizzazione 12 dicembre 2019, previa acquisizione del parere del Garante della protezione dei dati personali. Semplificando in tal modo l'attestazione sanitaria, il prossimo progetto dell'Amministrazione sarà la predisposizione del processo di dematerializzazione dell'istanza di rilascio della patente di guida, che, si prevede, potrebbe essere conclusa nel corso del 2020.

**Il Sistema telematico centrale della nautica da diporto «SISTE»** è stato istituito presso il Dipartimento trasporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, nel rispetto delle regole tecniche adottate sulla base dell'articolo 71 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

Il Regolamento, decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, ha disciplinato l'organizzazione e il funzionamento del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (**SISTE**), che include:

- a) l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (**ATCN**), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- b) l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (**UCON**);
- c) lo Sportello telematico del diportista (**STED**), presso il quale sono espletate, mediante collegamento telematico con il Centro elaborazione dati della motorizzazione.

Il regolamento ha disciplinato la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione. In particolare, introduce una radicale semplificazione e razionalizzazione in relazione alla modalità di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto, attualmente gestiti in formato cartaceo in ciascun circondario marittimo e che saranno completamente informatizzati.

Il testo prevede, inoltre, la devoluzione delle competenze di conservatoria a un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale, e l'istituzione di sportelli telematici del diportista (**STED**) – vere e proprie agenzie dislocate su tutto il territorio nazionale e in collegamento telematico con la banca dati centrale – al servizio degli utenti per tutte le operazioni di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nei relativi registri e il rilascio dei documenti di navigazione.

Al contempo, prevede la dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto e la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN (Archivio telematico centrale delle unità da diporto del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Nel corso del 2019, sono stati predisposti tutti i provvedimenti amministrativi necessari sia per l'istituzione e la disciplina dell'UCON (ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto) sia per consentire l'avvio e il corretto espletamento della fase sperimentale del SISTE, che si è svolta, dal 1° aprile 2019 al 31 agosto 2019, nei centri appositamente individuati (uffici marittimi, UMC e STA).

Sono stati predisposti, nel contempo, gli ulteriori provvedimenti che hanno consentito l'avvio a regime del SISTE (in data **1° settembre 2019**) ed in particolare sono stati predisposti ed emanati i seguenti decreti:

- decreto interministeriale per la definizione delle tariffe dovute a titolo di corrispettivo per l'utilizzo dello sportello telematico del diportista - art. 1, comma 220 della legge 24 dicembre 2012, n. 228;
- decreto interministeriale relativo all'approvazione delle tariffe per i servizi erogati attraverso il Sistema Telematico Centrale della nautica da diporto — art. 63, comma 1 bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171;
- decreto interministeriale relativo al pagamento dei diritti previsti per le prestazioni e i servizi di cui ai commi 1-bis e 2 dell'articolo 63 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, tramite procedure telematiche;
- decreto direttoriale n. 104 del 19.6.2019 di individuazione dei requisiti delle associazioni dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto maggiormente rappresentative sul piano nazionale ai fini dell'accreditamento per il rilascio della dichiarazione di costruzione o importazione (DCI), di cui all'art. 8 comma 2 del D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152;
- decreto direttoriale n. 105 del 19.6.2019 di approvazione del modello di dichiarazione di costruzione o importazione (DCI) di una unità da diporto, di cui all'art. 1, comma 2, del decreto del D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152;
- decreto direttoriale n. 106 del 19.6.2019 di approvazione dei nuovi modelli di licenza di navigazione per le imbarcazioni e le navi da diporto rilasciate dagli STED;
- decreto interministeriale relativo all'adozione delle regole tecniche necessarie al fine dell'accesso tramite SPID al Sistema telematico centrale della nautica da diporto e dell'attuazione dei commi 1-bis e 2 dell'articolo 63 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

Durante la fase di funzionamento a regime del SISTE, si è cercato di fornire il supporto amministrativo idoneo anche attraverso l'emanazione di vademecum e circolari esplicative, per affrontare le problematiche emerse. Tuttavia permane una criticità, che riguarda in particolare il numero esiguo di personale destinato all'Ufficio di conservatoria centrale (UCON), genericamente indicato nella relazione tecnica al DPR n. 152/218 in n. 6 unità complessive. Tale dotazione, in particolare per quanto concerne il numero di conservatori (3 funzionari di area III), risulta essere insufficiente tenuto conto del numero di pratiche da evadere. Un altro aspetto di cui tener conto durante il funzionamento a regime del sistema, è il

necessario aggiornamento ed adattamento dei software utilizzati, che possono essere causa di ritardi e disagi per operatori ed utenti.

## **TAVOLE**

Tavola 1  
pag. 1 di 4



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019

**Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2019**

<b>MISSIONE</b>		<b>PROGRAMMA</b>	<b>ATTIVITA'</b>
007	<b>Ordine pubblico e sicurezza</b>	007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Salvaguardia della vita umana in mare, anche attraverso il potenziamento della componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo e la cooperazione internazionale. Certificazioni, autorizzazioni e controlli in materia di sicurezza della navigazione. Polizia marittima e portuale, anche in termini di Ship-security e port facilities-security, di antimigrazione e anticrimine in concorso con le Forze di polizia. Azioni di polizia per la lotta agli inquinamenti marini e costieri, la tutela delle aree marine protette e dei siti archeologici sommersi e per assetto idrogeologico. Controllo sul demanio marittimo e sulle spiagge a tutela degli interessi dominicali e dei bagnanti. Regolamentazione e controllo sull'attività di pesca e sulla filiera ittica per tutelare la fauna marina e combattere le frodi alimentari. Concorso in soccorsi per disastri naturali. Gestione amministrativa del naviglio e del personale marittimo e rilascio di abilitazioni e titoli professionali marittimi
013	<b>Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione ai cittadini ed alle imprese: immatricolazioni, omologazioni, collaudi e revisioni veicoli; omologazioni e collaudi dispositivi; patenti ed abilitazioni. Ispezioni sulle imprese di revisioni dei veicoli e di Sportello Telematico dell'Automobilista. Controllo veicoli su strada con i Centri Mobili di Revisione. Gestione e sviluppo dell'Archivio nazionale dei veicoli e dei conducenti - CED Motorizzazione - e consultazione da parte degli utenti. Portale dell'automobilista. Interventi per la sicurezza stradale compresi piani di intervento, prevenzione, informazione ed educazione per la sicurezza stradale. Servizio di polizia stradale. Archivio nazionale degli incidenti stradali. Infomobilità, Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale (CCISS) e Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS). Omologazione dei dispositivi di regolazione e controllo della circolazione stradale.

90

Tavola 1  
pag. 2 di 4

013	<b>Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>	002	Autotrasporto ed intermodalità	<p>Disciplina nazionale e comunitaria ed accordi internazionali per l'autotrasporto di persone e merci nazionale ed internazionale, trasporto combinato, intermodalità ed interporti. Promozione ed interventi finanziari per il sostegno e lo sviluppo del settore. Rilascio di licenze ed autorizzazioni per il trasporto nazionale e internazionale di persone e di merci in conto terzi. Disciplina dell'accesso alla professione di autotrasportatore di persone ed alla professione ed al mercato del trasporto su strada di merci per conto terzi. Ispezioni sulle autolinee. Monitoraggio e statistica nel settore del trasporto su strada di persone e cose. Controlli sulla regolarità del trasporto di merci anche su strada in collaborazione con gli organi di polizia e con le altre strutture interne. Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi. Gestione del Registro Elettronico Nazionale (REN) delle imprese di trasporto su strada.</p>
004	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	004	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	<p>Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea, della sicurezza aerea e del sistema aeroportuale. Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi. Sviluppo del sistema aeroportuale, valutazione dei piani d'investimento e concertazione sulle opere infrastrutturali. Concessioni aeroportuali. Contratti di programma e di servizio con gli enti vigilati. Indirizzo e vigilanza sull'attività e qualità dei servizi resi dagli enti vigilati. Trasferimento di fondi all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ed all'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV). Esame e valutazione dei contratti di programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuali. Indirizzo e vigilanza in materia di sicurezza aerea ed aeroportuale (safety and security). Analisi del mercato dell'aviazione civile, ed azioni a supporto della tutela della concorrenza e delle dinamiche tariffarie.</p>
005	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	005	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	<p>Sviluppo, regolamentazione e sicurezza del trasporto su rotaia nazionale e del mercato del trasporto ferroviario. Supporto per la normativa nazionale e per gli accordi internazionali. Atto di concessione e vigilanza su FS SpA. Contratto di servizio e di programma con RFI SpA. Finanziamento e vigilanza programmi infrastrutturali ed infrastrutture strategiche. Contratti di servizio passeggeri a media e lunga percorrenza e vigilanza sulla qualità dei servizi e sulle tariffe. Incentivazione e coordinamento del trasporto ferroviario delle merci. Promozione della concorrenza nel settore. Rilascio delle licenze e vigilanza sul mantenimento dei requisiti. Regole e specifiche tecniche di interoperabilità e vigilanza sugli organismi notificati e di certificazione. Disciplina del trasporto ferroviario di merci pericolose. Vigilanza sull'Agenzia Nazionale sicurezza ferrovie. Investigazioni sugli incidenti ferroviari e marittimi gestione banca dati. Raccomandazioni sulla sicurezza.</p>

91

Tavola 1  
pag. 3 di 4

013	<b>Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>	006	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Sviluppo, regolamentazione e sicurezza della mobilità locale. Normativa nazionale e comunitaria. Monitoraggio funzioni delegate per il trasporto ferroviario locale e gestione servizi non trasferiti. Accordi di programma con regioni e enti locali. Sovvenzioni per servizi in concessione ed in gestione governativa. Contributi a Regioni, enti locali ed aziende di trasporto per lo sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL) e monitoraggio sugli interventi finanziati. Interventi per mobilità dei pendolari, monitoraggio qualità dei servizi di trasporto e piani urbani della mobilità. Osservatorio nazionale sul TPL. Promozione e sicurezza del trasporto rapido di massa, trasporto su ferrovie secondarie e sugli altri impianti fissi ed erogazione dei contributi. Esame progetti e rilascio nulla-osta tecnici ai fini della sicurezza. Verifiche e prove sulle ferrovie secondarie, sugli impianti a fune e sugli altri impianti fissi. Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclopedonabili
		009	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Sviluppo, regolamentazione, sicurezza della navigazione marittima/interna, nautica da diporto e settore portuale, normativa nazionale, comunitaria, accordi internazionali. Sviluppo, anche con contributi europei, dei traffici marittimi, industria navalmeccanica, erogazione contributi. Politiche per personale marittimo/portuale. Verifiche su sicurezza della navigazione e trasporto marittimo/interno. Vigilanza, controllo servizi collegamento sovvenzionati con isole. Sistema telematica centrale nautica da diporto e banca dati naviglio. Ricerca nel settore navale. Manutenzione e sviluppo dei porti e assegnazione risorse ai Provveditorati Interregionali. Realizzazione opere portuali, sistemi stradali (compreso ultimo miglio) e intermodali. Indirizzo, vigilanza, controllo su Autorità portuali, gestione amministrativa/contabile, monitoraggio finanziamenti statali. Gestione e sviluppo del Sistema Informativo Demanio marittimo. Promozione autostrade del mare. Sistema idroviario Padano-Veneto. Interventi nel settore idrico ed elettrico. Approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica; Approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate.
014	<b>Infrastutture pubbliche e logistica</b>	005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Consulenza tecnica del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici in materia di opere pubbliche. Certificazioni, abilitazioni ed autorizzazioni di organismi di vigilanza sui prodotti da costruzione per uso strutturale. Supporto in materia di regolazione. Emanazione della normativa tecnica per le costruzioni e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni stesse.
		009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	

92

Tavola 1  
pag. 4 di 4

014	<b>Infrastrutture pubbliche e logistica</b>	010	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Realizzazione di opere di preminente interesse nazionale e interventi di edilizia pubblica per lo sviluppo e la riqualificazione del territorio. Pianificazione e valutazione delle infrastrutture. Ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche. Riqualificazione del territorio e infrastrutture per la mobilità sostenibile. Programma di edilizia penitenziaria e infrastrutture carcerarie. Interventi speciali, compresi quelli di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi. Realizzazione di opere derivanti da accordi internazionali e di quelle relative ai grandi eventi. Salvaguardia di Venezia e della sua laguna, tramite la realizzazione del sistema Mose.
014	<b>Infrastrutture pubbliche e logistica</b>	011	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Interventi finanziari Convenzione Anas SpA; Vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'Anas SpA e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale; Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo alla continuità dei cantieri e allo sviluppo delle aree depresse.
19	<b>Casa e assetto urbanistico</b>	002	Politiche abitative, urbane e territoriali	Definizione programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata. Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo. Vigilanza su cooperative edilizie; Fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni.
32	<b>Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche</b>	002	Indirizzo politico	Programmazione e coordinamento generale dell'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il Ministero (attività di diretta collaborazione all'opera del Ministro). Valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo.
		003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	Svolgimento di attività strumentali a supporto dell'Amministrazione per garantire il funzionamento generale tramite la gestione del personale, la gestione comune dei beni e servizi (per esempio: le spese per i sistemi informativi a carattere generale, l'acquisto unificato di beni e servizi, i sistemi di contabilità, etc.), le attività di informazione e di comunicazione e altre attività a carattere generale.

93



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019*

**Tavola 2 – Personale civile**

<i>Qualifiche</i>	Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivea nel MIT)	Presenti in servizio al 31 dicembre 2019
Dirigenti 1 fascia	39	33
Dirigenti 2 fascia	195	168
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>234</b>	<b>201</b>
Totale 3° area	2.634	2.284
Totale 2° area	4.619	4.049
Totale 1° area	507	373
<b>Totale Aree</b>	<b>7.760</b>	<b>6.706</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.994</b>	<b>6.907</b>



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019

**Tavola 2 bis – Personale militare**

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio					
	2019	2019	2015	2016	2017	2018	2019	
Ufficiali Ammiragli		20	18	17	19	20	19	
Capitani di Vascello		564	129	122	125	120	692	
<b>Totale dirigenti</b>		<b>584</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>144</b>	<b>140</b>	<b>711</b>	
Ufficiali		681	1.103	1.212	1.228	1.198	654	
Sottufficiali		4.100	4.299	4.460	4.273	4.241	4.228	
Graduati		3.500	3.700	3.091	3.232	3.318	3.272	
Truppa (NON S.P.E.)		1.775	1.696	1.760	1.613	1.887	1.728	
<b>Totale personale non dirigente</b>		<b>10.056</b>	<b>10.798</b>	<b>10.523</b>	<b>10.346</b>	<b>10.644</b>	<b>9.882</b>	
<b>TOTALE</b>		<b>10.640</b>	<b>10.945</b>	<b>10.662</b>	<b>10.490</b>	<b>10.784</b>	<b>10.593</b>	



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019*

**Tavola 3 – Personale civile**

Categorie professionali	Numero addetti												
	Tempo indeterminato						Tempo determinato						Totale
	Parttime		Tempo pieno				Tempo pieno		Tempo pieno				
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	
Dirigenti	-	-	29	21	9	12	38	33					
	-	-	154	152	12	16	166	168					
<b>TOT DIR</b>	-	-	<b>183</b>	<b>173</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>204</b>	<b>201</b>					
F7	-	-	-	-	-	-	-	-					
F6	3	2	60	43			63	45					
F5	26	26	266	254			292	280					
F4	32	37	598	537	3		633	574					
F3	63	60	882	805			945	865					
F2	23	26	130	122			153	148					
F1	12	12	267	358	9	2	288	372					
F6	1	1	7	9			8	11					
F5	42	38	494	450			536	488					
F4	121	135	1.116	1.037			1.237	1.172					
F3	154	169	1.215	1.120			1.369	1.289					
F2	56	67	634	619			690	686					
F1	56	66	355	337			411	403					
F3	21	19	352	326			373	345					
F2	3	3	24	20			27	23					
F1			6	5			6	5					
<b>TOTALE AREE</b>	<b>613</b>	<b>661</b>	<b>6.406</b>	<b>6.042</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>7.031</b>	<b>6.706</b>					
<b>TOTALE</b>	<b>613</b>	<b>661</b>	<b>6.589</b>	<b>6.215</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>7.235</b>	<b>6.907</b>					



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019*

**Tavola 3 bis – Personale militare**

Qualifiche	Personale in servizio							di cui a tempo determinato				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019		
Ufficiali Ammiragli	18	17	19	20	20							
Capitani di Vascello	129	122	125	120	120							
<b>Totale dirigenti</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>144</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	-	-					
Ufficiali	1.103	1.212	1.228	1.198	1.198	89	200	201	194	172		
Sottufficiali	4.299	4.460	4.273	4.241	4.241							
Graduati	3.700	3.091	3.232	3.318	3.318							
Truppa (NON S.P.E.)	1.696	1.760	1.613	1.887	1.887	1.696	1.760	1.613	1.887	1.887		
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.798</b>	<b>10.523</b>	<b>10.346</b>	<b>10.644</b>	<b>10.644</b>	<b>1.785</b>	<b>1.960</b>	<b>1.814</b>	<b>2.081</b>	<b>2.059</b>		
<b>TOTALE</b>	<b>10.945</b>	<b>10.662</b>	<b>10.490</b>	<b>10.784</b>	<b>10.784</b>	<b>1.785</b>	<b>1.960</b>	<b>1.814</b>	<b>2.081</b>	<b>2.059</b>		



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019

**Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2019 correlati alle priorità politiche**

**PRIORITA' POLITICA 1 : SICUREZZA**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche</b>	<i>Svolgimento delle visite di vigilanza. Esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie. Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe. Vigilanza sui lavori e sull'esercizio</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Vigilare che i soggetti attuatori rispettino i tempi previsti per l'esecuzione delle opere di ammodernamento delle reti idrauliche ad essi affidate</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
<b>Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto</b>	<i>Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS S.p.A.</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Disponibilità della banca dati nazionale delle opere pubbliche</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Prosecuzione dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese e alle autoscuole</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Realizzazione di una campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

Tavola 4  
pag. 2 di 6

<b>Monitoraggio dei materiali da costruzione ad uso strutturale</b>	<i>Linee guida per le verifiche e i controlli non distruttivi sui materiali per uso strutturale</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Sicurezza strutturale delle opere pubbliche esistenti</b>	<i>Redazione di linee guida per le verifiche dell'usura a fatica sulle strutture soggette ad azioni dinamiche</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Riduzione del rischio sismico delle costruzioni</b>	<i>Classificazione dei ponti e cavalcavia esistenti nei riguardi del rischio sismico</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Snellimento delle procedure e degli adempimenti nel settore delle costruzioni</b>	<i>Redazione di un documento recante proposte di modifiche ed integrazioni al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia - D.P.R. 380/2001</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Garantire l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale, per la salvaguardia della vita umana in mare</b>	<i>Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Continuo miglioramento delle attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) per il mantenimento di elevati standard di sicurezza nel settore marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Consolidare le azioni di controllo in mare, nei porti e sul litorale marittimo per verificare, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'U.E.</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Efficientamento del settore inerente la formazione specialistica del personale militare del Corpo e, per gli aspetti di pertinenza, la formazione professionale del personale marittimo</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4  
pag. 3 di 6

### Priorità politica 2 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori</b>	<i>Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A.</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Monitoraggio e finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
<b>Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo</b>	<i>Interventi di edilizia pubblica ed interventi speciali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Gestione del fondo per la progettazione degli enti locali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Utilizzo del Piano di rafforzamento amministrativo al fine del superamento di criticità gestionali del Piano Città</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

Tavola 4  
pag.4 di 6**Priorità politica 3 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci</b>	<i>Erogazione degli incentivi alle imprese per l'incremento del trasporto ferroviario delle merci (ferrobonus)</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
<b>Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale</b>	<i>Istruttoria per l'erogazione dei contributi concessi al trasporto pubblico locale e ai servizi ferroviari regionali</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
<b>Garantire l'efficientamento tecnologico e l'operatività del Corpo per contribuire alla migliore fruibilità dei porti e del mare</b>	<i>Ottimizzare e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Rafforzare gli interventi operativi in favore della fruibilità del mare e delle spiagge</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4  
pag. 5 di 6

**Priorità politica 4 - IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi</b>	<i>Attuazione delle iniziative previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Formazione dei documenti nativamente digitali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Mappatura dei procedimenti del Ministero</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4  
pag. 6 di 6

	<i>Piena attuazione del Piano triennale per l'informatica</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
	<i>Coordinamento e supporto alla formazione dei documenti nativamente digitali</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Coordinamento e supporto alla mappatura dei procedimenti del Ministero</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Introduzione dell'ambiente digitale BIM per la gestione delle opere pubbliche</i>	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	<i>Ridurre i tempi di attesa degli utenti semplificando il procedimento di cambio di uso della carta di circolazione dei veicoli adibiti a taxi ed a noleggio con conducente</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Ridurre i tempi di attesa degli utenti semplificando il procedimento di diniego al rilascio della patente di guida per mancanza di requisiti morali</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Dematerializzazione dell'attestazione del possesso dei requisiti di idoneità psico-fisici necessari per il rilascio della patente di guida</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	<i>Redazione provvedimenti e decreti attuativi finalizzati all'avvio del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)</i>	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2019

**Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche (importi in migliaia di euro)**

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti					Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)		
			2018 (d)	2019 (d)	2020 (e)	2021 (e)	2018	2019	2018	2019	2018	2019	A	B	C		
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	818.047	814.238	776.825	762.566	821.846	807.700	801.054	824.034	12.075	11.133		X			
			<b>818.047</b>	<b>814.238</b>	<b>776.825</b>	<b>762.566</b>	<b>821.846</b>	<b>807.700</b>	<b>801.054</b>	<b>824.034</b>	<b>12.075</b>	<b>11.133</b>					
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTI O DEL MINISTERO	328.606	318.992	285.279	283.373	301.002	279.185	302.652	294.390	3.300	2.680		X			
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	SICUREZZA	396.743	337.812	360.262	276.892	388.747	334.699	219.275	390.922	93	88		X			
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	159.942	83.994	79.146	64.144	159.610	83.641	77.215	83.917	52	52		X			
	13.5 Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	1.087.460	437.931	292.861	284.859	172.067	171.402	134.768	571.807	56	59		X			
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	5.935.529	6.318.980	5.876.894	5.848.244	5.838.830	6.316.938	5.378.719	5.338.172	65	68		X			
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	610.221	752.329	448.263	454.347	606.268	740.709	432.493	491.210	143	134		X			
<b>Totale</b>			<b>8.518.501</b>	<b>8.250.038</b>	<b>7.342.705</b>	<b>7.211.850</b>	<b>7.466.524</b>	<b>7.935.574</b>	<b>6.545.222</b>	<b>7.170.418</b>	<b>3.709</b>	<b>3.081</b>					

Tavola 5  
pag. 2 di 3

104

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)			R. umane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)			
			2019 (d)		2020 (e)		2021 (e)		2018		2019		2018		2019		2018	
			2018 (d)	2019 (d)	2020 (e)	2021 (e)	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	A	B	C	
	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	164.495	175.718	166.037	164.464	163.175	117.248	33.339	128.690	119	122		X				
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	6.799	8.125	7.098	7.105	5.371	5.884	4.982	5.490	64	62		X				
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche esalanità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	2.096.499	1.917.815	1.466.769	1.301.759	1.996.230	1.843.971	1.780.187	1.231.813	1.888	1.785		X				
	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	3.828.134	1.262.977	4.593.655	1.208.588	3.826.862	1.214.047	1.155.525	1.159.478	297	260		X				
	Totale		<b>6.095.927</b>	<b>3.364.635</b>	<b>6.233.559</b>	<b>2.681.916</b>	<b>5.991.638</b>	<b>3.181.150</b>	<b>2.974.633</b>	<b>2.525.471</b>	<b>2.368</b>	<b>2.229</b>						
	19. Casa e assetto urbanistico	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	393.936	252.825	117.308	90.924	305.948	238.489	301.681	177.331	71	60		X				
	Totale		<b>393.936</b>	<b>252.825</b>	<b>117.308</b>	<b>90.924</b>	<b>305.948</b>	<b>238.489</b>	<b>301.681</b>	<b>177.331</b>	<b>71</b>	<b>60</b>						
	32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	IMPEGNI RIFORMATORI E	13.031	15.147	18.074	12.856	11.391	13.245	11.704	12.307	172	157		X				
		IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENT O DEL MINISTERO	62.017	61.471	63.036	60.474	62.836	56.746	59.413	56.631	514	468		X				
	Totale		<b>75.048</b>	<b>76.618</b>	<b>81.110</b>	<b>73.330</b>	<b>74.227</b>	<b>69.991</b>	<b>71.117</b>	<b>68.938</b>	<b>686</b>	<b>625</b>						
	TOTALE		<b>15.901.459</b>	<b>12.758.154</b>	<b>14.551.597</b>	<b>10.820.395</b>	<b>14.660.183</b>	<b>12.232.904</b>	<b>10.693.107</b>	<b>10.766.192</b>	<b>18.909</b>	<b>17.128</b>						

Tavola 5  
pag. 2 di 3

105

**NOTE**

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto aggiornato alla legge di assestamento 2019 (novembre 2019). 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 30 dicembre 2018, n.145, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 31 dicembre 2018 (Suppl. Ordinario n. 62/L). "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019 – 2021"

Tavola 5  
pag. 3 di 3

***ALLEGATI***

**Allegato 1 Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2019**

**Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2019 (decreto ministeriale n. 419 del 28 settembre 2018)**

**Rapporto sull'attività di analisi e di revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, ai sensi dell'articolo 9, commi 1-ter e 1-quater del decreto-legge n. 185 del 2008. Situazione debitoria cumulativa anni 2019-2021.**

**Premessa**

In via preliminare si rappresenta che le misure di contenimento e di razionalizzazione della spesa pubblica inserite nelle leggi finanziarie 2007 e 2008, tra le quali quelle relative alle attività di analisi e revisione dei programmi di spesa, c.d. “spending review”, nonché le successive manovre di finanza pubblica che hanno richiesto il raggiungimento di obiettivi di risparmio di spesa (da ultimo con la legge di bilancio per l'anno 2020), hanno inciso negativamente nel tempo sulla programmazione della spesa di funzionamento dell'Amministrazione, sull'attuazione dei programmi di competenza e sulla programmazione dell'attività istituzionale.

Le informazioni di seguito riportate e i dati contabili inseriti nelle tabelle allegate, secondo quanto indicato nella circolare della Ragioneria Generale dello Stato n. 38 del 15 dicembre 2010, provengono da tutte le Strutture, sia centrali che periferiche, di questa Amministrazione.

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti maturati fino alla data del 31 dicembre 2021 e la medesima situazione debitoria è stata inviata nel mese di marzo 2022 alla Corte dei conti che annualmente richiede al Ministero i relativi elementi in sede di predisposizione della relazione al Parlamento sul Rendiconto Generale dello Stato.

**1. FORMAZIONE DI DEBITI**

***a. Quadro di riferimento***

Come emerge chiaramente dall'esame dei dati contenuti nelle tabelle allegate, la situazione debitoria del Ministero è riconducibile prevalentemente alle spese di funzionamento degli Uffici periferici del Ministero, in particolare alle Direzioni Generali Territoriali (Uffici Motorizzazione Civile) e ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, Strutture che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati sul territorio nazionale.

Tali Uffici si trovano ormai da diversi anni in una situazione di criticità finanziaria e la riprogrammazione della spesa finalizzata a un piano di rientro può essere attuata solo in modo graduale al fine di non incidere negativamente sul servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata. La contrazione delle risorse a essi destinate ha comportato una drastica riduzione dei trasferimenti finanziari con conseguente accumulo di debiti di parte corrente, scaturiti dalla necessità di garantire la funzionalità degli Uffici, nonché la gestione degli immobili nel rispetto della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

I capitoli di spesa destinati agli Uffici periferici del Ministero, sui quali risultano gravare dei debiti pregressi, sono il 1208 “*Spese per acquisto di beni e servizi relativi agli organi decentrati*”, 1209 “*Spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati*”, 1185 “*Spese per accertamenti sanitari*”, 1303 “*Spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati*”, 1232 “*Spese per acquisto di beni e servizi*”, 7227 “*Spese per acquisto di beni mobili*” e 7331 “*Spese per acquisto di attrezzature e apparecchiature non informatiche, di mobilio e di dotazioni librerie*”, 7341 “*Spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione e completamento di edifici pubblici statali, per altri immobili demaniali, per edifici privati destinati a sede di uffici pubblici statali nonché di altri immobili di proprietà dello stato e di altri enti pubblici*”, 1641 “*Misure compensative per assicurare la continuità dei sopralluoghi nei cantieri da parte del personale dei PP II OO PP - al fine di contenere la diffusione del contagio da covid/19 - per la salvaguardia e la salute dei dipendenti attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi*”, 1783 “*Manutenzione degli edifici pubblici statali e degli edifici privati destinati a sedi di uffici pubblici statali, nonché degli immobili in uso alle università ed a tutti gli altri istituti culturali e scientifici*”, 1233 “*Spese per studi, indagini, esperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali attuata anche attraverso il centro di coordinamento per la sicurezza stradale, mezzi necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione. spese per il funzionamento del CCISS - centro di coordinamento per la sicurezza stradale*”, 1235 “*Spese relative alla gestione delle attrezzature tecniche per i servizi del dipartimento dei trasporti terrestri, comprese quelle dei capannoni, aree e sale di prova in cui sono installate e custodite nonché spese per le attrezzature specifiche in dotazione al personale operatore*”, 1294 “*Spese per il funzionamento del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, nonché per la tenuta e pubblicazione dell'albo medesimo e per interventi a sostegno dell'autotrasporto*”, 1278 “*Spese per l'istituzione e l'esercizio meccanizzato degli schedari inerenti ai servizi della motorizzazione civile*” e 1640 “*Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori. rimborso delle spese di patrocinio legale*”. Tali capitoli di spesa vengono movimentati mediante le assegnazioni di spesa effettuate, ai sensi dell'art. 34-*quater* della legge n. 196 del 2009, dall'Amministrazione centrale alle diverse ragionerie corrispondenti agli Uffici periferici.

Il procedimento di riparto e assegnazione tra i diversi Uffici periferici, avviato all'inizio dell'anno, viene solitamente completato dopo il primo semestre in quanto la valutazione del riparto non è di rapida definizione in conseguenza delle richieste di risorse molto elevate da parte degli Uffici rispetto allo stanziamento effettivamente disponibile sui predetti capitoli di spesa.

Sui citati capitoli di spesa sono stati emessi negli anni recenti anche numerosi speciali ordini di pagamento in conto sospeso, ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, che riguardano altresì capitoli di spesa in conto capitale con riferimento soprattutto all'attività di stazione appaltante di

lavori pubblici svolta dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche che affrontano un numero considerevole di contenziosi.

***b. Meccanismi di formazione dei debiti***

Le motivazioni di formazione dei debiti sono da ravvisarsi nella insufficienza delle risorse allocate sui capitoli di spesa rispetto alle richieste che vengono avanzate annualmente dai medesimi Uffici, che superano costantemente le risorse annuali a disposizione. Inoltre, tale rilevante differenza rallenta ulteriormente la procedura di trasferimento delle risorse in quanto richiede una valutazione e definizione della riduzione degli importi da assegnare, riguardando anche spese incomprimibili come quelle destinate alla sicurezza sui luoghi di lavoro, previste dal D.lgs. n. 81 del 2008, per la cui attuazione sarebbero necessarie maggiori risorse finanziarie rispetto a quelle correntemente iscritte sui pertinenti capitoli di spesa.

Il Ministero, nel triennio di riferimento del presente rapporto, ha assunto una serie di misure al fine di soddisfare le esigenze delle Strutture periferiche per le spese di parte corrente attraverso l'assegnazione ai pertinenti capitoli di spesa di risorse ulteriori rispetto agli stanziamenti già a disposizione. Nello specifico, è stata utilizzata quota parte delle risorse stanziare sui capitoli di spesa 1450 “Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi” e 1414 “Fondo di parte corrente alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti”.

Inoltre, il Ministero ha avviato l'anticipazione della programmazione finanziaria da parte degli Uffici periferici e, a partire dall'anno corrente già dal mese di novembre verrà effettuata la ricognizione dei fabbisogni in modo da predisporre le assegnazioni delle risorse a legislazione vigente già all'inizio dell'anno 2023.

Accanto al miglioramento della programmazione finanziaria il Ministero prevede di utilizzare in modo più efficace gli strumenti di flessibilità di bilancio previsti ai sensi dell'art. 33 della legge n. 196 del 2009.

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

Nella Tavola 1 è riportata la consistenza dei debiti pregressi, esclusi quelli derivanti dall'emissione degli speciali ordini di pagamento.

Di seguito si indicano, a titolo esemplificativo, alcune delle partite debitorie.

*Missione “Ordine pubblico e sicurezza” - Programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”.*

La Missione è di pertinenza del Centro di Responsabilità 4 “*Capitanerie di porto*” che presenta posizioni debitorie esclusivamente per l'emissione di speciali ordini di pagamento in conto sospeso (SOP). Si tratta del SOP emesso per il pagamento delle spese legali nei confronti di Banca Sistema S.P.A., per un importo complessivo pari a euro 15.335,34 (Tribunale ordinario di Roma - Banca Sistema/Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sentenza 7181/2021 (R.G. 51842/2018) e per il pagamento delle spese legali di cui alla Sentenza n.5931 del 14 novembre 2017(R.G. 5178/2015) del Tribunale di Palermo (III sez. Civile) per euro 632.422,96.

Con riferimento alle spese legali si fa presente che i relativi capitoli di spesa dell'intera Amministrazione - denominati “Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti, accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale” - sono istituiti nello stato di previsione MIMS “per memoria”, con assenza di stanziamento, oppure con stanziamento insufficiente e, al fine di procedere rapidamente alla corresponsione delle somme relative alle spese legali, si ricorre dapprima all'emissione del SOP e, di seguito, all'istanza di prelevamento al Fondo di riserva per le spese obbligatorie di cui all'art. 26 della legge n. 196 del 2009.

*Missione “Infrastrutture pubbliche e logistica” - Programma “Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità”.*

Sono sussistenti debiti verso la Tesoreria a seguito di provvedimenti giudiziari di condanna del Tribunale dell'Aquila derivanti dal crollo di immobili a seguito del sisma del 6 aprile 2009 nei quali è stata invocata la responsabilità del Genio Civile all'epoca della costruzione dello stabile. In particolare, si tratta di SOP emanati nel 2018 a seguito della sentenza del Tribunale dell'Aquila n. 792 del 12 settembre 2018, pubblicata il 28 settembre 2018, notificata presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato dell'Aquila il 2 ottobre 2018, con la quale questo Ministero e il Ministero dell'interno sono stati condannati in solido.

Nell'ambito della Missione *Infrastrutture pubbliche e logistica* – Programma “Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” sono collocati anche i capitoli per le spese di funzionamento dei Provveditorati per le opere pubbliche. I debiti pregressi cumulati dai Provveditorati - inerenti spese varie, come pulizie, canoni di acqua, tassa smaltimento rifiuti, acquisti di arredi e forniture effettuati per conto del Dipartimento Amministrazione Penitenziaria - sono stati

determinati da vari fattori tra cui, principalmente, la carenza di cassa, l'impossibilità di procedere al pagamento per il Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) negativo o la presenza di una interdittiva antimafia.

Dai dati contenuti nelle tabelle allegate emerge una rilevante esposizione dell'Amministrazione nei confronti delle Tesorerie dello Stato per l'emissione dei pagamenti in conto sospeso, utilizzati ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, per i pagamenti di spese obbligatorie derivanti da atti giudiziari che hanno visto soccombere l'Amministrazione delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e a seguito dei quali la stessa è stata condannata al pagamento di somme a titolo di sorte capitale, spese legali e compensi per consulenze tecniche di parte (CTU).

Tenuto conto dell'esiguo stanziamento in termini di competenza e cassa dei relativi capitoli di spesa (sia quelli di diretta pertinenza che quelli in gestione unificata), l'unico modo per far fronte tempestivamente ai pagamenti in questione risulta essere lo speciale ordine di pagamento in conto sospeso.

Per quanto concerne i successivi ripianamenti alle Tesorerie competenti, trattandosi di spese di natura obbligatoria, nell'impossibilità di reperire nell'ambito dello stato di previsione della spesa del Ministero risorse disponibili per provvedere al ripianamento dei debiti in questione in conseguenza dei sopradetti interventi di contenimento della spesa pubblica, vengono avanzate al Ministero dell'economia e della finanze numerose richieste di prelevamento delle risorse dal "Fondo di Riserva per le Spese Obbligatorie" di cui all'art. 26 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, come prevede il citato art. 14 del D.L. n. 669 del 1996.

Con nota n. 38905 del 5 ottobre 2020, che si allega, questo Ministero ha trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze un riepilogo delle istanze di accesso al Fondo di riserva per le spese obbligatorie già avanzate nei precedenti esercizi finanziari, al fine di ripianare la situazione debitoria nei confronti delle Tesorerie dello Stato.

<b>Tavola 1 Riepilogo della situazione debitoria vs. terzi (valori in migliaia)</b>		
Categoria economica	Situazione debitoria al 31 dicembre 2021	Smaltimento debiti
II	<b>7.896,37</b>	<b>2.376,67</b>
XXI	<b>6.499,38</b>	<b>155,33</b>
<b>Totale</b>	<b>14.395,75</b>	<b>2.532,00</b>

CAT. DI SPESA	CAPITOLO DI SPESA	Debiti fuori bilancio rimasti da smaltire al 31/12/2020	Nuovi debiti accertati nel 2021	Debiti smaltiti nel 2021					Debiti fuori bilancio rimasti da smaltire al 31/12/2021	
				PAGAMENTI	PAGAMENTI IN CONTO SOSPESO	di cui Speciali Ordini di Pagamento (SOP) (*)	Accordi transattivi	Totale		
				(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		
II	1208	1.665,385		7,879	0,000			7,879	1.657,506	Provv. Campania - NA
II	1209	0,000	87,550	87,550				87,550	0,000	Provv. Campania - NA
II	1641	0,000	4,000	4,000				4,000	0,000	Provv. Campania - NA
II	1208-1209	1.124,734	531,831	820,948		12,049		820,948	841,594	Provv. Toscana
II	1208	126,797	43,932	8,371				8,371	162,357	Provv. Lazio - CA
II	1209	0,060							0,060	Provv. Lazio - CA
II	1185		2,925						2,925	Provv. Lazio - CA
II	1208	42,177	74,118	42,177				42,177	74,118	Provv. Lazio - AQ
II	1208	1.990,780	387,260		132,940	132,940		132,940	2.245,100	Provv. Lazio - sede Roma
II	1208-1209	107,720	85,360	21,570				21,570	171,510	Provv. Lombardia
II	1208-1209	102,700	174,060	173,100				173,100	103,660	Provv. Lombardia
II	1208	144,970	86,290	27,160				27,160	204,100	Provv. Lombardia
II	1208	69,230	22,620	2,240				2,240	89,610	Provv. Lombardia
II	1208-1209	74,230	17,720	13,130				13,130	78,820	Provv. Lombardia
II	1208	17,270	7,760	0,000				0,000	25,030	Provv. Lombardia
II	1208	16,880	119,810	109,330				109,330	27,360	Provv. Lombardia
II	1783	83,650	70,940	23,440				23,440	131,150	Provv. Lombardia
II	1233	3,170	2,960	2,170				2,170	3,960	Provv. Lombardia
XXI	7341	1.959,360	532,960	0,000				0,000	2.492,320	Provv. Lombardia
II	1185	1,000		1,000				1,000	0,000	DGT
II	1232/7	3,000	4,000	3,000				3,000	4,000	DGT
II	1232/17	71,000		71,000				71,000	0,000	DGT
II	1232/18	18,000	5,000	18,000				18,000	5,000	DGT
II	1232/26	19,000	3,000	19,000				19,000	3,000	DGT
II	1232/40	43,000		43,000				43,000	0,000	DGT
II	1233	3,000	9,000	3,000				3,000	9,000	DGT
II	1235/3	10,000	5,000	10,000				10,000	5,000	DGT
XXI	7331	7,000		7,000				7,000	0,000	DGT
II	1278	2,000		2,000				2,000	0,000	DGT
II	1294	1,000		1,000				1,000	0,000	DGT
II	1232/16		2,000					0,000	2,000	DGT
II	1232/19		1,000					0,000	1,000	DGT
II	1232/2		2,000					0,000	2,000	DGT
II	1232/40		71,000					0,000	71,000	DGT
II	1232/18	3,480	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	3,480	DGT
II	1232/26	10,040	4,390	0,000	0,000	0,000		0,000	14,430	DGT
II	1235	0,400	3,990	0,000	0,000	0,000		0,000	4,390	DGT
II	1232/17	0,000	152,148	152,148	0,000	0,000		152,148	0,000	DGT
II	1640	0,000	7,000	0,000	7,000	7,000		0,000	0,000	Provv. Piemonte
XXI	7341	0,000	6,000	0,000	6,000	6,000		0,000	0,000	Provv. Piemonte
II	1208/1209	309,000	166,000	72,000	0,000	0,000		72,000	403,000	Provv. Piemonte
II	1208	1.601,750	305,160	466,070				466,070	1.440,840	Provv. Sicilia
II	1209	79,889	68,930	39,450				39,450	109,369	Provv. Sicilia
XXI	7227	2.534,500						0,000	2.534,500	Provv. Sicilia
XXI	7471	1.472,560	148,33		148,33	148,33		148,33	1.472,560	Provv. Sicilia
								<b>TOTALE</b>	<b>14.395.750</b>	



<b>C.d.R. 1 - Gabinetto</b>				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1058	40	-	-	40
1080	-	42	-	42
<b>TOTALE</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>-</b>	<b>82</b>
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				
<b>C.d.R. 2 - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</b>				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1185	29	-	-	29
1208	7.143	198	12	7.329
1210	1	-	-	1
1211	4	-	-	4
1238	85	-	-	85
1263	1.007	1.081	-	2.088
1290	1	-	-	1
1480	12	3.076	-	3.088
1601	36	-	-	36
1629	115	20	-	135
1640	18.526	597	-	19.123
1701	-	-	-	-
1783	90	-	-	90
7174	2.237	-	-	2.237
7187	-	1.779	1.779	-
7197	69	-	-	69
7219	9	9	-	18
7227	1	-	-	1
7340	244	86	-	330
7341	13.492	2.622	469	15.645
7343	61	-	-	61
7344	13	12	-	25
7346	2.885	140	-	3.025
7354	450	1.240	35	1.655
7371	50	-	-	50
7394	58	-	-	58
7395	200	144	-	344
7471	30.132	378	149	30.361
7472	4.659	-	-	4.659
7473	5.569	90	58	5.601
7475	-	-	-	-
7527	848	-	-	848
7544	32.574	97	38	32.633
7554	-	206	-	206
7658	21	-	-	21
7886	3.409	-	-	3.409
<b>TOTALE</b>	<b>124.030</b>	<b>11.775</b>	<b>2.540</b>	<b>133.265</b>
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				

<b>C.d.R. 6 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici</b>				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1222	-	2	-	2
1244	9	-	-	9
1619	71	382	-	453
7488	3	-	-	3
<b>TOTALE</b>	<b>83</b>	<b>384</b>	<b>-</b>	<b>467</b>
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				
<b>C.d.R. 3 - Dipartimento per la mobilità sostenibile</b>				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
1158	1.326	116	-	1.442
1228	630	3.507	-	4.137
1228	-	38	-	38
1231	97	19	-	116
1232	-	1.141	-	1.141
1233	17	-	-	17
1380	-	156	-	156
1623	20.459	4.095	-	24.554
1657	1.638	193	-	1.831
1658	247	14	-	261
1659	25	-	-	25
7261 (***)	1.887	2.592	-	4.479
7263	22	-	-	22
7425/4	3.512	-	-	3.512
<b>TOTALE</b>	<b>29.860</b>	<b>11.871</b>	<b>-</b>	<b>41.731</b>
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				
(***) SOP emessi dai Provveditorati interregionali				
<b>C.d.R. 4 - Capitanerie di Porto</b>				
LA SITUAZIONE DEBITORIA DELL'AMMINISTRAZIONE NEI CONFRONTI DELLA TESORERIA PER SPECIALI ORDINI DI PAGAMENTO (SOP) AL 31 DICEMBRE 2021				
<i>(in migliaia)</i>				
Capitolo di spesa	Speciali Ordini di Pagamento (SOP)			
	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2020 (*)	Nuovi debiti verso tesoreria nel 2021	Somme disposte a sistemazione dei debiti di tesoreria nel 2021 (**)	Debiti verso la tesoreria al 31/12/2021
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1+2-3)
2132	632	15	-	647
<b>TOTALE</b>	<b>632</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>647</b>
(*) importi al netto delle eventuali sistemazioni contabili effettuate anche nel 2021				
(**) importi riferiti alle sistemazioni dei nuovi debiti 2021				

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*191640094180\*