

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

---

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. CLXIV  
n. 3

---

## 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 2021)

*(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*

---

PAGINA BIANCA

## Sommario

<b>Premessa</b> .....	<b>4</b>
1. Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche e gli obiettivi strategici .....	5
2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione .....	5
3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane .....	6
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti .....	13
<b>Priorità politica – 1 “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità' e delle persone”..</b>	<b>16</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	16
1.1 Migliorare la sicurezza, utilizzando anche le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale, delle varie modalità di trasporto, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR .....	16
1.2 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 .....	45
1.3 Individuazione delle procedure - tipo per il monitoraggio strutturale delle gallerie stradali esistenti .....	48
1.4 Redazione di linee guida per la governance della trasformazione del patrimonio edilizio, promuovendo il riuso di quello esistente, tenendo conto della disponibilità delle nuove tecnologie, anche in un'ottica di economia circolare e di bio-edilizia, e favorendo il dialogo con le preesistenze, per quel che riguarda gli interventi di nuova concezione, in modo che siano sostenibili e resilienti .....	49
1.5 Armonizzazione e revisione del quadro normativo concernente l'urbanistica portuale, in un'ottica di sostenibilità .....	50
1.6 Definizione delle procedure per l'effettuazione delle attività ispettive e di audit da remoto ai fini dei controlli sulle costruzioni, anche esistenti, sui prodotti da costruzione, sui laboratori e sugli Organismi, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dalla transizione digitale .....	53
1.7 Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale .....	54
1.8 Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto .....	62
<b>Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici”</b> .....	<b>68</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	68
2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR .....	68
2.2 Attuazione tempestiva dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR .....	78
2.3 Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL .....	94
<b>Priorità politica 3 – “Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti”</b> .....	<b>100</b>
Obiettivi strategici correlati: .....	100

<i>3.1 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi PNRR</i> .....	100
<i>3.2 Sviluppare servizi di trasporto in grado di ridurre significativamente le esternalità negative e le emissioni di gas climalteranti e di inquinanti, trasferendo una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto maggiormente sostenibili, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</i> .....	127
<i>3.3 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale in un'ottica di mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</i> .....	135
<i>3.4 Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL</i> .....	142
<b><u>Priorità politica 4 – “Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture”</u></b> .....	143
<i>Obiettivi strategici correlati:</i> .....	143
<i>4.1 Semplificazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi.</i> .....	143
<i>4.2 Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero.</i> .....	146
<b><u>TAVOLE</u></b> .....	147
<i>Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2021</i> .....	148
<i>Tavola 2 – Personale civile</i> .....	152
<i>Tavola 2 bis – Personale militare</i> .....	153
<i>Tavola 3 – Personale civile</i> .....	154
<i>Tavola 3 bis – Personale militare</i> .....	155
<i>Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2021 correlati alle priorità politiche</i> .....	156
<i>Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche (importi in migliaia di euro)</i> .....	168
<b><u>Allegato 1 Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2020</u></b> .....	172
<b><u>Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2021 (decreto ministeriale n. 243 del 11 giugno 2020)</u></b> .....	173

## 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, che ai sensi dell'art. 5 del decreto-legge del 1 marzo 2021, n. 22, ora è denominato *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Nella relazione si fa particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli ed ai risultati raggiunti nell'anno 2021.

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, le priorità politiche e gli obiettivi strategici

Con il decreto ministeriale 13 gennaio 2021, n. 13, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021, con la quale il Ministro pro-tempore Paola De Micheli, 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. La direttiva, tiene conto delle priorità politiche e le relative aree di intervento, individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 243 del 11 giugno 2020. Con l'insediamento del Governo Draghi e del Ministro Enrico Giovannini alla guida del dicastero, la suddetta direttiva è stata integrata e modificata con il decreto ministeriale n. 127 del 31 marzo 2021.

Di seguito sono sinteticamente riportate le priorità politiche realizzate nel corso del 2021.

*Priorità politica 1 – “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone”*

*Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici”*

*Priorità politica 3 – “Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti”*

*Priorità politica 4 – “Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture”*

Nella tavola 4 (pag. 151) fornisce un quadro riepilogativo degli obiettivi strategici, correlati alle priorità politiche e dei connessi obiettivi operativi per ciascun Centro di responsabilità amministrativa coinvolto.

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

Le missioni ed i programmi del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Mims, per l'anno 2021, 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 2021”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (già Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)<sup>1</sup> è stato riorganizzato, da ultimo, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190, come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 115.

Nel marzo del 2021 è infatti entrata in vigore la nuova struttura organizzativa che ha abrogato l'organizzazione di primo livello del Ministero delineata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72. Successivamente con il decreto ministeriale 30 novembre 2021, n. 481, registrato alla Corte dei conti il 19 dicembre 2021, n. 3089, sono state disciplinate le competenze delle strutture ministeriali di secondo livello, ossia di livello dirigenziale non generale.

Secondo il dPCM 190/2020, il Ministero è articolato in tre 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:

- 1) Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;
- 2) Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali;
- 3) Dipartimento per la mobilità sostenibile.

A livello centrale, nei tre Dipartimenti sono incardinate quattordici direzioni generali, mentre, sono strutture periferiche del Ministero sette provveditorati interregionali per le opere pubbliche, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali nonché quattro direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per la mobilità sostenibile

Nell'ambito del Dipartimento per la mobilità sostenibile, 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. n. 190/2020. 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 la mobilità sostenibile.

---

<sup>1</sup> La precedente denominazione del Dicastero, ovvero "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" è stata sostituita dalla denominazione "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, convertito in legge dall'articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 55, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri".

- 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 decreto del Presidente della Repubblica 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 della mobilità sostenibili, secondo le attribuzioni definite dalle pertinenti leggi:

- la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194 e 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, che svolge, anche in collaborazione con Ansfisa (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali) e in raccordo con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, i compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, attuativo della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie, in materia di incidenti ferroviari, al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi, e all'articolo 15-ter, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, in materia di incidenti sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate, nelle vie d'acqua interne nazionali e su tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- l'Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi, previsto dall'articolo 15, comma 1, lettera d), del dPCM 23 dicembre 2020, n. 190, che, ferme restando le funzioni di competenza della Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del personale e degli affari generali e dell'ufficio centrale del bilancio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 luglio 2003, n. 173 svolge le funzioni di competenza del Ministero secondo quanto previsto dall'articolo 15, comma 1, lettera c), del dPCM 190/2020. Il direttore generale dell'Ufficio è il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190;

- la Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all' articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata;
- l'Unità di missione del Mims per il monitoraggio del PNRR in coerenza le disposizioni relative all'attuazione del Piano;
- la Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità "CISMI".

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

<i>Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione</i>	<i>CDR n. 1</i>
<i>Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</i>	<i>CDR n. 2</i>
<i>Dipartimento per la mobilità sostenibile</i>	<i>CDR n. 3</i>
<i>Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto</i>	<i>CDR n. 4</i>
<i>Consiglio superiore dei lavori pubblici</i>	<i>CDR n. 5</i>
<i>Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici</i>	<i>CDR n. 6</i>

La dotazione organica, di cui alla seguente tabella, è stata definita, da ultimo, con il dPCM 24 giugno 2021, n.115 e dal decreto-legge. 121/2021, la cui emanazione si è resa necessaria per tenere conto dell'avvenuto trasferimento dei dipendenti del personale degli USTIF alla Ansfisa (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Nella tabella di seguito si riporta l'evoluzione della dotazione organica ad esclusione de personale militare delle Capitanerie di porto.

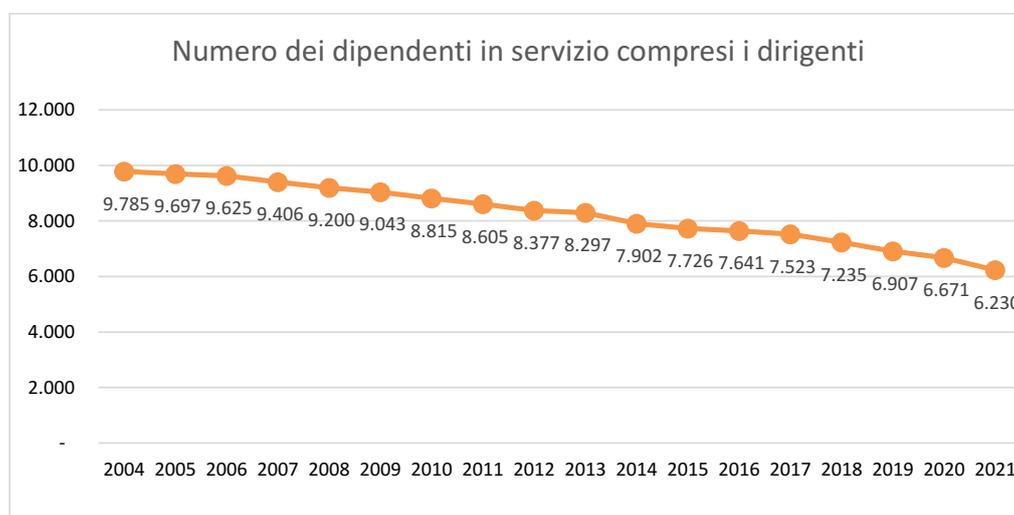
<i>Qualifiche</i>	Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivca nel MIT)	Dotazione organica ex dpcm190/2020	Dotazione organica ex dpcm115/2021	Dotazione organica ex DL 121/2021
Dirigenti 1 fascia	39	38	38	38
Dirigenti 2 fascia	195	195	195	189
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>234</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>227</b>
Totale 3° area	2.634	2.854	3.014	2.966
Totale 2° area	4.619	4.535	4.535	4.497
Totale 1° area	507	424	217	211
<b>Totale Aree</b>	<b>7.760</b>	<b>7.813</b>	<b>7.766</b>	<b>7.674</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.994</b>	<b>8.046</b>	<b>7.999</b>	<b>7.901</b>

L'organico allegato al dPCM 190/2020 ha ridotto di una unità il numero dei dirigenti di prima fascia e, per quanto riguarda le aree, ha avuto l'obiettivo di aumentare i posti in terza area, diminuendo il numero dei posti in seconda e prima area nel rispetto del principio di invarianza della spesa complessiva. Durante i lavori di preparazione del decreto si è tenuto altresì conto della norma speciale inserita nell'art. 47 della legge 58/2019, che ha disposto un aumento dell'organico di terza area di cento unità. Il successivo dPCM 115/2021, ha voluto modificare l'organico da poco approvato, prevedendo un ulteriore aumento dei posti in terza area accompagnato da una forte diminuzione in prima area, sempre nel rispetto del principio di invarianza della spesa complessiva e tenendo conto del numero di passaggi d'area (dalla prima alla seconda e altresì dalla seconda alla terza) definiti nei fabbisogni triennali di personale.

Infine, l'art. 6, comma 5, del decreto-legge 121/2021, ha operato una riduzione dell'organico, tenendo conto del passaggio ad Ansfisa di un contingente di personale ministeriale in servizio presso gli Uffici Speciali Trasporti Impianti Fissi, composto da 6 dirigenti di seconda fascia e 92 dipendenti delle aree, passaggio avente decorrenza 1° gennaio 2022.

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 6.230 unità nel 2021, con una contrazione di circa il 24% negli ultimi dieci anni.

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
2020	6.671	-236	-3,42
2021	6.230	-441	-6,61



Il dato dei presenti inseriti nella successiva Tavola 1 mostra la preoccupante situazione di carenza di personale dovuta al crescere dei pensionamenti, che per via della normativa c.d. “quota 100”, si sono attestati negli ultimi tre anni a una media di circa 500 unità all’anno generando una cessazione complessiva, nel triennio 2019/2021, di circa 1.500 unità. Le assunzioni che è stato possibile attuare nel

triennio non sono riuscite a compensare interamente tale perdita di risorse umane e pertanto l'Amministrazione si trova a operare, rispetto alla dotazione organica prevista, con una carenza di dirigenti e di personale delle aree di circa 1.700 unità, pari al 21% circa della dotazione organica.

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.

Tale situazione è stata resa ancor più critica, nel corso del 2020, a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19.

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.

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	
	2020	2021	2020	2021
Ufficiali Ammiragli	20	20	18	16
Ufficiali superiori	564	564	716	731
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>584</b>	<b>734</b>	<b>747</b>
Ufficiali	681	681	574	534
Sottufficiali	4.100	4.100	4.235	4.182
Graduati	3.500	3.600	3.259	3.282
Truppa	1.775	1.775	1.753	1.521
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.056</b>	<b>10.156</b>	<b>9.821</b>	<b>9.519</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.640</b>	<b>10.740</b>	<b>10.555</b>	<b>10.266</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
2020	10.555	-38,00	-0,36
2021	10.266	-289,00	-2,74



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2021 (Tavola 2, pag. 147 e Tavola 2 bis, pag. 148);
- 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. 149 e Tavola 3 bis pag. 150).

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

Con la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021, n. 127 del 31 marzo 2021, sono stati individuati 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. Gli obiettivi strategici ed operativi, correlati alle priorità politiche e ai Centri di responsabilità amministrativa coinvolti, sono riportati nella tavola 4.

Nella tavola 5 (pag. 160), si fornisce un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziare, impegnate e spese nell'anno 2021, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2020 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2022 e il 2023. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2020 e il 2021, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2022 e il 2023 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2021 con quelli dell'esercizio finanziario 2020 evidenzia, a livello globale, un incremento a livello delle risorse stanziare che supera il 42%, a differenza della precedente annualità in cui si registrava un decremento percentuale delle risorse di circa il 19%.

		Stanziam definitivi di competenza	Stanziam definitivi di competenza	Variazione assoluta	Variazione percentuale
<b>Missioni</b>	<b>Programmi</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>		
<b>7. Ordine pubblico e sicurezza</b>	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	861.718	919.842	58.124	6,75
Totale		<b>861.718</b>	<b>919.842</b>	58.124	6,75
<b>13. Diritto alla mobilità</b>	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	294.776	332.217	37.441	12,70
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	548.414	469.656	-78.758	-14,36
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	220.417	1.017.994	797.577	361,85
	13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1.213.600	941.572	-272.028	-22,41
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	7.115.311	8.584.841	1.469.530	20,65
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	685.990	1.240.562	554.572	80,84
Totale		<b>10.078.508</b>	<b>12.586.842</b>	2.508.334	24,89
<b>14. Infrastrutture pubbliche e logistica</b>	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	193.513	238.128	44.615	23,06
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	7.500	8.704	1.204	16,05
	14.10 Edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	1.874.746	1.190.413	-684.333	-36,50
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	4.735.210	3.301.633	-1.433.577	-30,27
Totale		<b>6.810.969</b>	<b>4.738.878</b>	-2.072.091	-30,42
<b>19. Casa e assetto urbanistico</b>	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	385.957	595.287	209.330	54,24
Totale		<b>385.957</b>	<b>595.287</b>	209.330	54,24
<b>32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche</b>	32.2 Indirizzo politico	19.420	21.031	1.611	8,30
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	61.833	80.424	18.591	30,07
Totale		<b>81.253</b>	<b>101.455</b>	20.202	24,86
	<b>TOTALE</b>	<b>18.218.405</b>	<b>18.942.304</b>	723.899	3,97

Le Missioni di bilancio registrano per lo più un incremento 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 aumentano del 24% circa, alcuni programmi, "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo" gli stanziamenti definitivi sia in termini assoluti che percentuali sono notevolmente cresciuti, a differenza delle precedenti annualità in cui hanno subito decrementi considerevoli (fino al 50% nel periodo 2018/2019) delle risorse assegnate;
- nell'ambito della Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" le risorse stanziare sono diminuite di circa il 30% rispetto all'anno precedente;

- la missione 19 “Casa e assetto urbanistico” registra un ulteriore incremento delle risorse stanziare nei due anni pari al 54%, a differenza degli anni precedenti;
- la missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche” registra complessivamente un incremento pari al 25% circa.

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 “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità' e delle persone”

### Obiettivi strategici correlati:

#### 1.1 Migliorare la sicurezza, utilizzando anche le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale, delle varie modalità di trasporto, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR

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”, 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” e, nell'ambito della missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” al programma 14.11 “Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali”.

Il Ministero si è impegnato, nel corso del 2021 in diverse attività che hanno impatto sulla **sicurezza delle infrastrutture legate alle varie modalità di trasporto** attraverso il monitoraggio dei livelli di servizio sia della rete autostradale che sulla rete gestita da Anas SpA.

A partire dal 2016, gli uffici del Ministero sono impegnati infatti 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, il numero complessivo dei tronchi è pari a 91.

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 2021, sono state effettuate 124 visite, che rappresentano circa il 68% delle visite programmate e non raggiunge la percentuale dell'obiettivo proposto. Le cause dello scostamento sono da attribuire alla carenza di personale, oltre che alla situazione di emergenza sanitaria.

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 già dal 2015, di 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.

Si rammenta innanzitutto che nella revisione dell'Allegato B del Contratto di Programma 2016 - 20 è stato formalmente introdotto il nuovo termine del 28/2 dell'anno successivo a quello di riferimento per la trasmissione dei report completi.

A seguito della disamina della documentazione trasmessa da Anas a supporto della rendicontazione e della documentazione successivamente prodotta e trasmessa ad integrazione si riportano di seguito gli esiti delle verifiche condotte per l'anno 2020, nonché alcune osservazioni/prescrizioni sul preconsuntivo dei servizi per l'anno 2021 di cui Anas dovrà tenere conto.

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.

La prestazione di Anas, come previsto nel Contratto di Programma Anas-MIT per l'anno 2020 viene valutata su 19 servizi classificati come segue in macro-categorie; si rammenta che dal 2017 è stata introdotta la Terza macro-categoria relativa alla Manutenzione Straordinaria Diffusa.

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

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 ogni categoria va quindi determinato l'indicatore della prestazione calcolato come media ponderata delle tipologie.

*PRIMA MACRO-CATEGORIA (Servizi 1-8)*

## MANTENIMENTO ED AGGIORNAMENTO DEL CATASTO STRADE SEGNALETICA ORIZZONTALE

Prima macro - categoria: riguarda tutte quelle attività, interne ed esterne, che ANAS deve svolgere per la corretta gestione della rete di competenza ma non quantitativamente rappresentabili tramite indicatori oggettivi specifici:

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 delle emergenze e attività di Protezione Civile

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.

L'Anas è vincolata da accordi sottoscritti nel vigente Contratto di Programma a mettere a disposizione del Concedente Ministero tutte le informazioni contenute nelle proprie banche dati e pertanto, è stata invitata al caricamento massivo e completo dei dati richiesti dall'Archivio Informatico Nazionale Opere Pubbliche, relativamente alle informazioni in possesso sulle sezioni funzionali relative a (1) Ponti, viadotti e cavalcavia stradali, (3) Strade, (7) Gallerie, comprensivo delle schede di ispezione delle opere.

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

Seconda 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:

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

17. Sgombro Neve ed Antigelo

Relativamente a questi è necessario il calcolo dei relativi 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.

Per ogni categoria va quindi determinato l'indicatore della prestazione calcolato come media ponderata di entrambe le tipologie (Pavimentazione, Segnaletica Verticale e Illuminazione) oppure uguale all'unica tipologia prevista.

Il servizio comprende le attività svolte da Anas di sistematizzazione della conoscenza dello stato di conservazione di ponti e viadotti e gallerie, mediante controlli periodici di tipo visivo e strumentale. Il report presentato da ANAS dà evidenza del sistema impiegato da ANAS di monitoraggio di ponti e viadotti, detto BMS "*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.

È presentato inoltre lo stato di consistenza delle ispezioni ricorrenti e principali svolte nel corso del 2021 su ponti e viadotti, cavalcavia e gallerie; sono annunciate le collaborazioni con consorzi universitari volte all'aggiornamento delle procedure di ispezione alla luce delle recenti Linee Guida per il Monitoraggio, la valutazione della Sicurezza Strutturale e la Classificazione del rischio dei Ponti Esistenti redatte dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici. Il report descrive infine i sistemi di monitoraggio delle opere e i futuri sviluppi della ricerca applicata alle strutture.

In merito a tale report il Mims, anche in relazione alle richieste espresse da ANAC nel corso del 2021, ha richiesto approfondimenti ulteriori a cui l'Anas ha dato riscontro, in particolare:

- l'estrazione del database relativo ai dati delle ispezioni ricorrenti e principali su ponti e viadotti, nonché i dati delle ispezioni ricorrenti su cavalcavia e gallerie;
- gli esiti delle ultime verifiche finalizzate all'individuazione degli enti proprietari dei sovrappassi di incerta titolarità;
- l'aggiornamento dello stato delle attività poste in essere da ANAS per la acquisizione e la formazione del personale tecnico addetto alle ispezioni sulle opere d'arte;
- gli aggiornamenti sulle attività avviate da ANAS volte ad apportare alle procedure di monitoraggio vigenti e al sistema BMS le necessarie modifiche al fine di adeguarle alle nuove direttive del Consiglio Superiore;
- aggiornamenti sulle sperimentazioni previste nonché dettaglio sull'utilizzo delle risorse finanziate utilizzate.

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

Terza macro - categoria: riguarda i servizi finalizzati alla cosiddetta "manutenzione straordinaria diffusa" delle infrastrutture stradali, e si distingue tra:

18. Interventi sui piani viabili

#### 19. Interventi sulle barriere di sicurezza

Il servizio riguarda la gestione di ANAS del patrimonio immobiliare (gestione aree di servizio, gestione e rifunzionalizzazione delle case cantoniere, efficientamento energetico delle sedi ANAS), la gestione delle pubblicità stradale e degli accessi. Sono riportati nella relazione, come richiesto dal Mims, i ricavi della pubblicità stradale.

In tema di pubblicità, ANAS dichiara che prosegue la serrata azione delle Strutture Territoriali nella lotta all'abusivismo pubblicitario, con l'individuazione e la rimozione, in seguito a verbale elevato ai sensi del C.D.S., di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Si dà evidenza delle ingenti difficoltà di gestione degli impianti pubblicitari abusivi. Sul tema il Mims si è attivato attraverso un dialogo con ANAS finalizzato all'individuazione di una procedura semplificata per il censimento degli accessi, nonché una modifica normativa volta alla semplificazione dell'ottenimento delle autorizzazioni, sempre nell'ottica dell'obiettivo comune della sicurezza della circolazione.

#### 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.

L'Osservatorio della Mobilità, bollettino con cui Anas informa dell'andamento del traffico sulla rete di competenza, nel 2020 è stato pubblicato mensilmente sul sito istituzionale [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it) entro il decimo giorno del mese, coerentemente con le richieste di pubblicazione dei dati di traffico.

La pubblicazione fornisce una indicazione dell'andamento del traffico attraverso il confronto con il mese precedente e lo stesso mese dell'anno precedente dell'Indice di Mobilità Rilevata (IMR), valore medio del traffico medio giornaliero mensile calcolato su un sottoinsieme significativo delle postazioni appartenenti a prefissati aggregati ambiti territoriali.

Si segnala che, al fine di monitorare gli effetti della pandemia COVID sulla mobilità anche a livello regionale, a partire dal mese di marzo 2020 ANAS ha redatto una edizione speciale mensile che ha fornito i valori dell'Indice di Mobilità Rilevata per insiemi di postazioni di rilevamento ricadenti in ciascuna regione.

#### 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 Compartmentali (SOC) e gestiti dalla Sala Situazioni nazionale

(SaS), si riferiscono agli eventi che hanno interessato l'intera rete viaria di competenza.

Dal 2019, come previsto, sono comunicati alle SOC tramite una “scheda rilevazione incidente”, disponibile su un'app dedicata presente sui *devices* in dotazione al personale d'esercizio. La sua introduzione ha standardizzato e ottimizzato la raccolta dei dati. Le informazioni alimentano il sistema RMT (Road Management Tool) e consentono di corrispondere, a tutela degli interessi aziendali, anche a eventuali azioni risarcitorie promosse dai coinvolti nei sinistri. La reportistica - mensile, trimestrale, semestrale e annuale - inviata alle Strutture Territoriali, alle funzioni aziendali interessate del Mims 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 tratti dove si riscontra il maggiore numero di incidenti e di prevenire, se del caso, i necessari correttivi per elevare lo standard di sicurezza stradale, anche attraverso la programmazione degli interventi di manutenzione ricorrente e programmata. ANAS in tale maniera ha acquisito un *modus operandi*, grazie alle richieste avanzate dal Mims, relative all'esame dei report degli anni precedenti.

#### 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.

Riguardo al report presentato da ANAS, il Mims ha rilevato alcune criticità:

- non è chiara la relazione tra infomobilità e smart road atteso che il piano nazionale della telematica applicato alle strade risale a circa un ventennio,
- non si comprendono i motivi per cui non sia stato rendicontato il piano dei pannelli a messaggio variabile

- tutte le informazioni messe nel circuito dell'infomobilità con la finalità di informare l'utente stradale costituiscono esse stesse un prezioso archivio, ormai peraltro pluriennale, utilizzabile anche ai fini di analisi e ricerca di aree di miglioramento. Accanto alla revisione dei processi di diffusione e ai benefici che possono derivarne in termini di celerità nella circuitazione (quali quelli ottenuti per esempio dell'informatizzazione delle ordinanze mediante format preimpostati) non meno importante risulta la disamina dello storico degli accadimenti. Le analisi possono costituire uno prezioso strumento decisionale che parrebbe, da quanto emerge nella relazione non ancora considerato da Anas;
- di particolare interesse la reportistica "allagamenti e frane" dove viene affermato lo sviluppo di uno strumento decisionale ai fini degli interventi manutentori; occorrerebbero approfondimenti al riguardo e risultati operativi.
- per quanto riguarda i trasporti eccezionali e la circostanza evidenziata che l'applicativo TEWEB consente al personale di visualizzare tutti i trasporti eccezionali in corso o pianificati rilevandone l'inizio, la pausa e la fine e le informazioni contenute nell'applicazione" occorrerebbe conoscere, attesa l'estrema importanza per l'utente stradale, la movimentazione di un mezzo eccezionale sul percorso intrapreso, eventuali motivi ostativi alla diffusione sul sito aziendale delle medesime informazioni.

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

La gestione degli eventi avviene attraverso le Sale Operative Compartimentali, in stretto contatto con le Sale Operative delle Forze dell'Ordine operanti sul territorio (Polizia Stradale e Carabinieri in primis), ma anche con le strutture di soccorso, 118 e Vigili del Fuoco.

In condizioni di emergenza o in attuazione di Piani di azione preventivamente predisposti e coordinati (Piani di gestione esodo estivo o Piani neve) le azioni dei diversi soggetti coinvolti nella gestione delle attività su strada vengono preventivamente definite e condivise in modo che la loro attivazione, in fase emergenziale, sia di fatto un automatismo comandato dal livello di emergenza raggiunto (attraverso i codici colore). In questi casi tutte le attività sono coordinate dai COV (Centri Operativi Viabilità) istituiti presso le Prefetture territorialmente competenti.

Il Ministero sulla base di quanto dichiarato da Anas SpA per l'annualità 2020 ha rilevato alcune criticità in merito all'attività di soccorso. Riguardo in particolare la necessità di una revisione normativa della "gestione del servizio di soccorso meccanico in autostrada" e di inquadramento delle attività svolte dai soggetti che operano per le attività di soccorso meccanico in autostrada.

Gli eventi gestiti sul territorio meriterebbero al di là di una mera consistenza una fase di riflessione ed analisi al fine di individuare aree di miglioramento; al contrario non emerge traccia di tale approfondimento nonostante la serie storica possa contare su diverse annualità.

#### 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, preso atto di quanto dichiarato da Anas per l'annualità 2020, manifesta le proprie perplessità sulle ripetute affermazioni "le attività del 2020 sono state pesantemente condizionate dall'emergenza COVID che ha stravolto anche le priorità tipiche del gestore stradale".

#### 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 secondo quanto previsto nel Contratto di Programma - Parte Servizi - per il 2020 alla luce delle modifiche intervenute per l'emergenza sanitaria.

CONTRATTO DI PROGRAMMA		ANNO 2020	
	SERVIZIO	Condizioni Ordinaria (km)	Condizioni Emergenziale (km)
1	Pavimentazione Stradale	12.450 (*)	intera rete in gestione
2	Segnaletica Orizzontale	14.800	Non Previsto
3	Segnaletica Verticale	15.000	intera rete in gestione
4	Impianti Illuminazione	140 Gallerie	intera rete in gestione
5	Impianti Tecnologici	Non Previsto	intera rete in gestione
6	Barriere Di Sicurezza	Non Previsto	intera rete in gestione
7	Sfalcio Erba E Manutenzione Verde	15.000	Non Previsto
8	Pulizia Piano Viabile	Non Previsto	intera rete in gestione
9	Gestione Sgombro Neve E Antigelo	Non Previsto	intera rete in gestione

(\*) : a causa di ritardi nella manutenzione del macchinario ERMES legati all'emergenza sanitaria COVID - 19, l'obiettivo di 12.000 km di rilievi doveva essere così raggiunto: 6000 KM di rilievo delle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni con ERMES (CAT, IRI,MPD) e 6450 KM di rilievo delle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni con CARTESIO (buche, ormaie, MPD, IRI, fessure singole e ramificate).

#### 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 sono conteggiati e valutati tutti gli interventi, le cui finalità, siano volte al ripristino della funzionalità delle pavimentazioni o delle barriere di sicurezza.

#### INTERVENTI SUI PIANI VIABILI

Dall'analisi della documentazione trasmessa risulta che nel corso del 2020 sono stati consegnati lavori di manutenzione straordinaria diffusa - piano viabile per un importo totale investimento di circa 192 mln di euro. Alla data del 31.12.2020, dei 192 mln di euro di interventi avviati, sono risultati conclusi n.29 interventi il cui importo totale di investimento è pari a 62 mln di euro; si è intervenuti, su un totale di 720 km di corsia per una superficie totale pavimentata pari a 2.688.022 mq..

#### INTERVENTI SULLE BARRIERE DI SICUREZZA

Nel corso del 2020 sono stati consegnati n.5 lavori di manutenzione straordinaria diffusa – barriere di sicurezza per un importo totale investimento di circa 8 mln di euro. Alla data del 31.12.2020 tutti i suddetti interventi risultavano ancora in corso.

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 Informativo Nazionale delle Opere Pubbliche denominato AINOP**, in modo da censire tutte le opere pubbliche nei vari settori di interesse (opere stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali). 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 realizzato tutte le attività relative all'implementazione del sistema. Nell'anno 2020 le attività sono proseguite con l'obiettivo di rendere disponibile l'AINOP, nello specifico hanno consentito di:

- creare l'ambiente sia per l'*ingestion* dei dati massivi tramite file .CSV sia per l'inserimento manuale dei dati puntuali per le anagrafiche di base e specifiche;
- definire e realizzare una componente comune di archiviazione documentale con la definizione dei file e dei vari formati;
- definire e realizzare la procedura per la gestione dei sotto-fascicoli tematici e nello specifico per gli ambienti:
  - a. Dati – Tecnici (Gare, elaborati *as built*, tavole progettuali),
  - b. Dati Economico Finanziari,
  - c. Monitoraggi tecnici (progetti di monitoraggio e snapshot dei dati di monitoraggio),
  - d. Manutenzione ed ispezioni,
  - e. Lavori in corso (comprensivi di avanzamenti, varianti, messe in esercizio e legami con altri elementi dell'opera),

f. Analisi di contesto geografica,

g. Immagini e media legati all'opera.

Tutte le configurazioni sono state rilasciate nel corso dell'anno 2020 in ambiente di pre-esercizio, disponibile agli utenti interessati ed accreditati.

Nel corso dell'anno 2021 sono stati realizzati ulteriori sviluppi finalizzati a:

- abilitare l'accesso al sistema anche tramite il sistema pubblico di identità digitale, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi;
- agevolare la fase di censimento da parte dei conferenti, tramite l'inserimento massivo di dati disponibili attraverso altri sistemi;
- integrare le funzionalità riguardanti il caricamento dei progetti, già previsto nella prima configurazione, sulla base delle indicazioni del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76;
- configurare un apposito modulo per l'integrazione dei dati disponibili sulla piattaforma con il portale "dati.mit.gov.it", ai fini della pubblicazione di appositi set di dati;
- strutturare i dati e le informazioni secondo le organizzazioni gerarchiche dei conferenti ai fini dell'implementazione ulteriori livelli di visibilità;
- organizzare le grandi infrastrutture pubbliche, composte da opere afferenti diverse tipologie, implementando una relazione gerarchica tra le varie componenti.

Per quanto riguarda la fase di censimento, sono state completate le analisi mirate ad importare sul sistema AINOP il patrimonio informativo riguardante l'edilizia scolastica ed attualmente disponibile tramite i dati pubblicati dal Ministero dell'istruzione, sulla base di un prototipo di flusso di ingestione realizzato precedentemente.

A seguito del completamento delle analisi e di un primo caricamento sull'ambiente di test, a partire dal dicembre 2021, è disponibile il set di dati derivanti dal patrimonio informativo pubblicato sul Portale Unico dei Dati della Scuola (<https://dati.istruzione.it/opendata>), per un totale di 40.000 edifici scolastici.

Il caricamento ha consentito di configurare le anagrafiche di base di opere afferenti all'edilizia scolastica sul territorio nazionale, con la generazione dei relativi codici identificativi IOP associati agli edifici scolastici pubblicati.

Il set di dati derivanti dal caricamento massivo riguarda inoltre anche alcune informazioni dell'anagrafica specifica quali l'indirizzo, la superficie e il volume complessivo della sede censita. Nel caricamento le opere sono state attribuite ai Comuni o alle Province secondo le indicazioni della Legge n. 23 dell'11 gennaio 1996.

Al fine di consentire agli Enti interessati di integrare e consolidare le informazioni derivanti dal caricamento massivo a seguito delle proprie verifiche, lo stato delle opere, visualizzabile nella scheda "Manutenzioni", è stato impostato nella fase "Dati da consolidare da parte del conferente". Attivando le funzionalità di modifica delle sezioni di anagrafica, è possibile aggiornare alcuni dati della scheda di base ed integrare le informazioni riguardanti quella specifica, completando l'aggiornamento con la selezione dell'effettivo stato dell'opera.

I dati caricati contengono anche le informazioni geografiche; pertanto, al momento dell'eventuale inserimento manuale di un nuovo edificio, il sistema provvede ad avvisare l'operatore della presenza in AINOP di un'opera di simili caratteristiche in prossimità del nuovo inserimento.

In relazione all'interoperabilità con altri sistemi, nel corso del 2021, sono state inoltre completate le analisi riguardanti l'acquisizione dei dati disponibili attraverso i sistemi *OpenBDAP* e *OpenCUP*, finalizzate ad inserire in AINOP, in modalità automatizzata, i dati disponibili sulle gare e sui progetti. In particolare, è prevista la configurazione di appositi web-services per l'interrogazione dei codici CUP. Le analisi hanno riguardato anche gli sviluppi da effettuare sull'ambiente di reportistica finalizzato ad integrare il processo di "data quality" già implementato per la gestione dei controlli sui dati inseriti a sistema

Nel mese di maggio 2021 è stata rilasciata una prima versione delle funzionalità per gestire il deposito dei progetti ovvero quanto previsto dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, che con l'art. 10 comma 7-bis, modifica l'articolo 5 del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186 recante "Disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione. Disposizioni di delega legislativa e di proroga di termini".

Le modifiche prevedono, in particolare, per tutti i progetti di lavori pubblici di interesse statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, l'obbligo che la verifica preventiva della progettazione, svolta secondo le modalità indicate dall'art. 26 del decreto legislativo n. 50/2016 "Codice dei Contratti Pubblici", debba accertare anche la conformità del progetto strutturale alle Norme Tecniche per le Costruzioni stabilite dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 17 gennaio 2018 (pubblicato nel S.O. n. 8 della G.U. n. 42 del 20 febbraio 2018) oppure alle norme tecniche per la progettazione e la costruzione degli sbarramenti di ritenuta (dighe e traverse), di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2014 (pubblicato nella G.U. n. 156 dell'8 luglio 2014).

La norma stabilisce, inoltre, che il deposito dei progetti, corredati dalla verifica preventiva della progettazione, avvenga con modalità telematica presso l'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche. Pertanto, sulla base di dette indicazioni, le funzionalità rilasciate nel corso del 2021, hanno consentito all'operatore conferente la creazione di un "Progetto decreto – legge 76/2020" e l'inserimento della relativa documentazione, articolata in tre sezioni organizzate secondo la seguente modalità:

- Sezione 1 - documentazione riguardante gli elaborati di progetto;
- Sezione 2 - documentazione riguardante la conformità del progetto strutturale;
- Sezione 3 – documentazione riguardante la dichiarazione di avvenuto deposito, secondo un modulo generato automaticamente dal sistema.

L'ulteriore sezione 4 è dedicata alla gestione della ricevuta secondo un flusso articolato come segue:

- a seguito della richiesta, attivata dall'utente, di generazione della ricevuta, il documento viene trasmesso automaticamente dal sistema ad una casella dell'amministrazione dedicata alla sua ricezione;
- il documento viene verificato dal supporto applicativo dedicato alle attività di deposito e, in assenza di anomalie di carattere tecnico-informatico, viene attivato il flusso procedurale finalizzato alla protocollazione ed all'invio tramite PEC al conferente e alle strutture interessate nelle attività di vigilanza;
- in presenza di anomalie tecniche riscontrate nella compilazione dei campi del documento attestante il deposito o nel caricamento dei documenti, viene contattato il conferente per procedere con gli allineamenti necessari.

Nel terzo trimestre 2021 sono stati completati e rilasciati in ambiente di test, gli sviluppi necessari ad implementare controlli automatizzati nelle diverse fasi di deposito della documentazione nelle sezioni 1 e 2, nella gestione del modulo di dichiarazione della sezione 3 e nel riconoscimento dei soggetti autorizzati alle diverse fasi di caricamento, con ruoli diversi appositamente configurati.

A partire da fine dicembre 2021, sono stati resi disponibili detti aggiornamenti, necessari all'implementazione di verifiche tecniche automatizzate, attraverso l'attivazione, da parte dei responsabili AINOP designati dai conferenti, degli appositi ruoli abilitati ad operare nelle diverse sezioni di deposito.

Inoltre, sulla base delle esigenze emerse in fase di deposito di progetti da parte dei diversi conferenti, nel quarto trimestre è stato completato lo sviluppo finalizzato a configurare, nell'ambito della scheda "lavori in corso" già disponibile sul sistema, le sezioni dedicate al caricamento della dichiarazione di avvio lavori e dei progetti di dettaglio o di varianti in corso d'opera, prevedendo l'attivazione della funzionalità per la generazione di ricevute dedicate a detti caricamenti.

In relazione ad ulteriori esigenze emerse in fase di inserimento di diverse tipologie di opere da parte di conferenti strutturati secondo specifiche organizzazioni, nel corso del 2021, sono stati completati gli sviluppi evolutivi finalizzati a:

- gestire una sottostruttura organizzativa nell'ambito della struttura principale dei conferenti AINOP. Tale sviluppo ha lo scopo di configurare l'ambito operativo e la visibilità degli utenti nella sottostruttura di appartenenza e di gestire il principio di gerarchia consentendo ad una struttura di livello superiore di vedere tutte le opere caricate dalle sottostrutture;
- gestire le opere in modalità condivisa da parte di più conferenti che, su diversi aspetti, possono avere competenze sulla stessa opera;
- gestire opere composite strutturate secondo l'aggregazione di più opere, configurando l'organizzazione gerarchica in grado di associare opere di secondo livello ad un'opera principale;
- adeguare la gestione dello storico consentendo di individuare i soggetti che, operando secondo le nuove implementazioni sull'organizzazione delle opere e delle strutture conferenti, effettuano gli aggiornamenti su ogni sotto fascicolo.

Nell'ambito delle nuove configurazioni, sono proseguite le attività finalizzate all'implementazione delle funzionalità per consentire l'invio di segnalazioni da

parte del cittadino, con la definizione dell'interfaccia web e dei processi per la gestione delle segnalazioni stesse.

Sono inoltre state completate le analisi riguardanti la pubblicazione sul sito degli Open Data dell'Amministrazione ([www.dati.mit.gov.it](http://www.dati.mit.gov.it)) dei dati derivanti dal sistema AINOP, con la definizione dell'architettura della soluzione e con la progettazione dei flussi di estrazione. In particolare, nel terzo trimestre 2021 è stata completata la funzionalità per la gestione dei dati da pubblicare in modalità open, disponibile sul sistema a partire dal 20/12/2021.

Il proseguimento delle attività finalizzate alla pubblicazione ha riguardato, in particolare, la configurazione di appositi report di “*data quality*” per la gestione di dati da verificare ed eventualmente correggere o aggiornare. I report consentono di effettuare controlli su diversi livelli di informazione per individuare anomalie riguardanti il completamento delle anagrafiche, opere censite senza coordinate o con coordinate parziali o incoerenti, mancanza di indicazioni su comune, provincia o regione di riferimento, codici IOP con codifiche anomale, punti di discontinuità nei grafi stradali.

Sulla base delle evidenze emerse dalle analisi dei report di *data quality*, sono state avviate apposite interlocuzioni tecniche con i conferenti delle principali infrastrutture stradali, con il coinvolgimento delle strutture vigilanti, finalizzate ad attuare i necessari allineamenti o le opportune integrazioni; inoltre, i risultati delle analisi di *data quality* consentono di indirizzare opportunamente il supporto applicativo verso i conferenti, al fine di risolvere le anomalie riscontrate.

In merito ad ulteriori sviluppi da realizzare sul sistema, sono stati condotti approfondimenti tecnici con l'associazione ASSOBIM, riguardanti la gestione dei progetti secondo il modello BIM (Building Information Modeling). A seguito di detti approfondimenti è stato organizzato un evento formativo con il patrocinio del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Nel corso dell'evento, erogato online il 9/11/2021, sono stati illustrati gli strumenti tecnici e informatici per la trasmissione delle informazioni sulla piattaforma AINOP, il quadro normativo di riferimento, i contenuti e gli obiettivi di AINOP ed esempi applicativi di interesse generale.

Al fine di fornire le principali informazioni in merito all'attuale stato dei dati disponibili sul sistema, si illustrano le seguenti evidenze.

Le informazioni disponibili per ciascuna opera censita sono organizzate attraverso le schede di anagrafica. Attualmente risultano censite oltre 100.000 opere, tra le quali si evidenziano, in particolare:

- 40 aeroporti;
- 560 Dighe e risorse idriche;
- 4.200 gallerie stradali;
- 2.240 gallerie ferroviarie;
- 26.900 ponti, viadotti e cavalcavia stradali;
- 18.730 ponti, viadotti e cavalcavia ferroviari;
- 25 opere riguardanti infrastrutture portuali;

- 40.400 edifici pubblici, nell'ambito dei quali risultano 200 edifici scolastici censiti da Enti competenti e 40.000 derivanti dal caricamento automatico, in attesa di validazione da parte dei soggetti interessati.

Attraverso le schede dati tecnici, dati economico-finanziari, monitoraggi tecnici, manutenzione, lavori in corso e immagini e video, è possibile condividere documenti ed inserire sul sistema informazioni di dettaglio riguardanti le diverse fasi nelle attività di gestione di un'opera pubblica. Di particolare interesse risultano le schede riguardanti le ispezioni e le manutenzioni, sulle quali risultano inseriti, complessivamente, i documenti riguardanti 177.000 ispezioni.

Per quanto riguarda i documenti di progetto, nel corso dell'anno sono state consolidate le procedure di deposito, secondo quanto previsto dall'art. 10 comma 7-bis del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 per un totale di 300 interventi.

Attraverso la scheda dedicata all'analisi di contesto è possibile visualizzare sulla mappa geografica la totalità dei dati riguardanti le opere pubbliche, inquadrando le informazioni nell'ambito territoriale ed evidenziando aspetti di interesse nella correlazione con ulteriori elementi di analisi, derivanti da dati relativi al catasto edilizio urbano, ai parametri sismici, alle frane e alle aree naturali protette, resi disponibili da altre Amministrazioni.

In tale ottica è stato inoltre realizzato uno studio finalizzato ad integrare anche le informazioni derivanti dal trasporto di merci pericolose, al fine di rendere disponibili ulteriori elementi utili alle analisi del rischio e alla gestione della sicurezza sulle infrastrutture di trasporto e sulle componenti territoriali potenzialmente vulnerabili.

Di seguito si riportano i risultati ***dell'attività di vigilanza e monitoraggio dell'esecuzione degli interventi di sicurezza sismica previsti per le autostrade A24 e A25.***

Nonostante la grave carenza di personale, che limita gravemente le attività svolte dall'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma (UIT Roma), dove attualmente sono in servizio soltanto 5 risorse che lavorano su tre sedi (Roma, Pescara ed Ancona), i lavori sono stati eseguiti e monitorati svolgendo l'attività di rendicontazione contabile sui certificati di pagamento oggetto di contributi pubblici. La emergenza epidemiologica ha inciso sugli avanzamenti economici che non hanno raggiunto le aspettative e ha comportato rallentamenti dei lavori e ritardi negli approvvigionamenti.

A livello complessivo è stato realizzato circa il 30% in meno rispetto alle previsioni iniziali delle opere.

## Vigilanza e monitoraggio dell'esecuzione degli interventi di sicurezza sismica previsti per le autostrade A24 e A25 (Importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/1/2020	Produzione stimata anno 2021	Importo produzione complessiva stimata al 31/1/2021	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/1/2021	Importo produzione complessiva al 31/1/2021
1	Autostrada A25 Torino - Pescara. Svincolo di Bussi. Viadotto Rampa. Interventi propedeutici all'adeguamento sismico.	2,84	2,74	0,10	2,84	100,00%	2,74
2	Autostrada A24 Roma - Teramo. Viadotto Palazzo. Interventi propedeutici all'adeguamento sismico.	13,76	13,05	0,71	13,76	100,00%	11,80
3	Autostrada A24 Roma - Teramo. Viadotto T. imperino. Interventi propedeutici all'adeguamento sismico.	11,97	9,81	2,16	11,97	100,00%	10,78
4	Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25. Art. 1, comma 183, legge 228/2012. Viadotto Popoli.	8,04	6,06	1,98	8,04	100,00%	6,43
5	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. F. Viadotti. Adeguamento sismico urgente delle pile.	19,76	16,39	3,37	19,76	100,00%	16,88
6	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. B. Viadotti. Adeguamento sismico del viadotto Sant'Onofrio.	15,66	8,20	5,22	13,42	85,70%	12,52
7	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. Adeguamento sismico del viadotto Genzano.	10,09	3,76	6,33	10,09	100,00%	5,56
8	Messa in sicurezza urgente delle autostrade A24 e A25. Adeguamento sismico dei viadotti Raio, Fiume Aterno, S.S. 17, Fosso Veloto e Rampa Roma - L'Aquila ovest.	33,86	9,54	16,92	26,46	78,15%	5,05
	Totale	115,98	69,55	36,79	106,34	91,69%	71,76

Nell'ambito della **sicurezza legata alle infrastrutture**, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2021, 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. Il Rapporto 2021, nello specifico, ha come obiettivo anche quello di analizzare la distanza con l'obiettivo previsto all'interno dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e indicare strategie di intervento mirate alla riduzione dell'incidentalità. L'attività, essenzialmente di ricerca e di produzione statistica, si è svolta, come negli anni precedenti, all'interno del "Gruppo di lavoro sulle statistiche relative all'incidentalità, ai trasporti ed alle infrastrutture stradali" costituito nel 2015 e formato da numerosi esperti di settore. Significativi sono stati, inoltre, anche i contributi, in termini propositivi, di nuove iniziative ed idee, offerti al Gruppo di lavoro ed al Ministero non soltanto dagli esperti ma anche da rappresentanti di Associazioni di familiari di Vittime della Strada.

La relazione e le informazioni di sintesi sono diffuse con l'annuale Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, e pubblicate sul sito istituzionale con il "Rapporto sull'incidentalità stradale 2021".

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

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

La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, *people-mover*) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare

certezza di risultato nella fase di rilascio del nulla osta tecnico per l'apertura dell'esercizio.

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

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

Quanto alla *sicurezza del trasporto stradale*, il Ministero, tra le varie attività ed iniziative, 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 e 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 e, 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.

Nell'anno 2021 i controlli in oggetto, anche se con molte difficoltà, legate oltre che alla ben nota carenza di organico anche alla pandemia da Covid -19 – che ha comportato stringenti misure di contenimento delle attività - sono proseguiti, raggiungendo comunque l'obiettivo prefissato. Ha pesato, in tal senso la necessità di

stabilire sedute di esame e di revisione straordinarie per recuperare i ritardi accumulati durante i periodi precedenti e il personale andato in quiescenza hanno ridotto drasticamente la disponibilità del personale ad effettuare attività ispettiva soprattutto in orario straordinario (si rammenta che molte attività oggetto di vigilanza, come i corsi connessi alle abilitazioni professionali, si svolgono per gran parte in orario pomeridiano e serale).

In sintesi, rispetto al numero di verifiche e controlli ispettivi svolti nel 2019, per l'anno in esame, per le ragioni sopra esposte, si è registrata una contrazione delle attività in termini assoluti.

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, che hanno comportato in alcuni casi provvedimenti di sospensione del Nulla Osta all'erogazione della formazione, nei confronti dei soggetti erogatori dei corsi.

L'analisi comparata delle schede di monitoraggio sui controlli ha fatto 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 esito all'analisi dei dati raccolti, già a partire dagli anni scorsi sono state fornite indicazioni orientate, in particolare, ad omogeneizzare i controlli sulle diverse categorie di attività, ad uniformare l'azione sanzionatoria a parità di irregolarità rilevate e ad incrementare il numero di unità di personale coinvolte nell'attività ispettiva a valle della necessaria attività formativa e di affiancamento.

In tema di comunicazione, *la campagna social, "Sulla buona strada"* è stata lanciata l'8 giugno 2021 e programmata sulle principali piattaforme disponibili del Ministero (Facebook e Instagram). La campagna utilizza 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.

In occasione della Giornata nazionale in memoria delle vittime della strada, prevista per il 21 novembre 2021, nell'ambito della citata campagna social, nell'ottica della piena valorizzazione della Giornata, è stato ideato un percorso virtuale attraverso post dedicati, che ha accompagnato gli utenti verso la Giornata di commemorazione sottolineata tramite lo strumento della diretta Facebook.

Alla diretta, alla quale ha partecipato il Signor Ministro, sono intervenuti Anna Maria Giannini, Professore Ordinario di Psicologia Giuridica e Forense e Direttore del Dipartimento di Psicologia della Sapienza Università di Roma, quale esperta delle

dinamiche psicologiche che coinvolgono i familiari a seguito di un incidente stradale mortale, e Stefano Guarnieri dell'Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus, quale esponente diretto e personalmente coinvolto per la perdita di un familiare in un incidente stradale. Al contempo, per rafforzare il messaggio, sono stati trasmessi sulle Reti RAI, negli spazi gratuiti riservati alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, gli spot di sicurezza stradale e appositamente integrati con un cartello dedicato alla Giornata.

Nell'ambito della *sicurezza*, il Ministero nel corso del 2021 si è impegnato in una attività di analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti Contratto di Programma con RFI, tra gli obblighi derivanti dal Contratto 2016-2021- parte Servizi (brevemente, CdP-S), rientra il monitoraggio della qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, come stabilito dall'articolo 8 comma 2, lett.c). Pertanto, il monitoraggio della qualità della rete riguarda l'anno 2020.

Il livello della qualità della Rete viene misurato attraverso i seguenti indicatori:

- indicatore del livello di Guasti (espresso in n. guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee, attraverso il numero/annuo di avarie che hanno procurato ritardo su più di tre treni, con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del Gestore;
- tempi di primo intervento (in minuti): tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria;
- indicatori di puntualità (in percentuale): monitoraggio della circolazione divisa per servizi: AV/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

Tali indicatori erano già previsti nell'ambito del precedente Contratto, stipulato per il periodo 2012-2014.

Con il Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, entrato in forza nell'ottobre 2017, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti:

- Indicatori di performance orientati agli utenti: nuovo paniere di KPI su tematiche relative alla sicurezza, alla *customer satisfaction* ed all'ambiente.

Per i primi due indicatori sub **a)** e **b)**, la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per "gruppi di rete" (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all'interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità sub **c)** sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione, come previsto dall'articolo 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai "valori-soglia" definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Per quanto riguarda l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, i dati 2020 come rendicontati, mostrano che l'andamento registrato nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Per l'indicatore di puntualità, i risultati del 2020 rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, rivelano che nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto. Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore.

Il Gestore ha rappresentato la variazione intervenuta sulle modalità di attribuzione delle cause esterne a far data dalla annualità 2019. Infatti, a fine 2018 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la Delibera n. 118/2018 (*"Indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2020, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI, al PIR 2019, nonché relative alla predisposizione del PIR 2021"*) ha prescritto al Gestore, tra l'altro, di avviare il processo di revisione della Comunicazione Operativa 269 del 30 luglio 2010 (in seguito: COp 269), concernente la procedura operativa "Attribuzione e validazione delle cause di ritardo". Nell'ambito di tale contesto, nelle more dell'avvio del processo di revisione complessiva della procedura operativa, RFI ha avviato la modifica di alcuni elementi, relativamente al tema del trattamento di alcune cause esterne di ritardo. RFI ha ritenuto opportuno, infatti, modificare la codifica delle cause esterne di ritardo adottando un criterio più restrittivo. In tale direzione, ad inizio 2019, è stato adottato un diverso approccio nell'attribuzione delle cause esterne di ritardo, in particolare per superare la logica di collegare ad un evento esterno alcune situazioni di guasto, da ricondurre invece alla capacità dell'operatore del settore di prevedere, tutelarsi e programmare. In sintesi, una significativa quota parte degli eventi che precedentemente veniva attribuita a cause esterne (furto cavi di rame, anomalie causate dal maltempo, ecc.) è stata ricondotta a cause ascrivibili al Gestore dell'Infrastruttura. Tali variazioni hanno interessato ed impattato il monitoraggio degli indici di puntualità e del livello dei guasti, come verrà dettagliato avanti. Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore.

#### **Indicatori del Livello di Guasti**

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2020 mostra come l'andamento registrato per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a al CdP-S 2016-2021.

Il dato 2020 è calcolato in base alla nuova metodologia per l'attribuzione delle cosiddette "cause esterne" e si colloca entro i valori soglia.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2020	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,24	-0,36
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,54	-0,16
Linea con $T_g \geq 100$	1,25	0,81	-0,44
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,35	-0,75
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,21	-0,79

#### Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2020 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a al CdP-S 2016-2021.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2020 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	$\leq 3$ h	46	-135
Linee con $40 < T_g < 100$	$\leq 2$ h	40	-80
Linea con $T_g \geq 100$	$\leq 1$ h	39	-21
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	22	-8
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	27	-3

#### Indicatori di puntualità

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione.

Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno.

Il “calcolo della puntualità” dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146T del 4 luglio 2000 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni, presa a riferimento nel CdP-S per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto, viene misurata, conteggiando la puntualità dei treni, escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

A titolo informativo, si rappresenta che rientrano nei “Servizi a mercato” le “Frecce” di Trenitalia e i treni “Italo” di NTV, mentre appartengono alla categoria “Lunga Percorrenza Servizio universale” i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

Di seguito i dati della puntualità RFI per l'anno 2020.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consumativo 2020	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
<b>Mercato</b>	<b>0' - 15'</b>	98,0	94,2	-3,8	± 0,6
<b>Lunga Percorrenza Servizio Universale</b>	<b>0' - 15'</b>	97,5	94,0	-3,5	± 0,5
<b>Regionale</b>	<b>0' - 5'</b>	97,0	96,8	-0,2	± 0,1
<b>Cargo</b>	<b>0' - 30'</b>	94,5	92,7	-1,8	± 1,5

Rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, nel 2020 nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

Si riporta il trend dal 2014 al 2020 con i dati calcolati con la precedente metodologia di calcolo (il 2019 e il 2020 sono stati pertanto ricalcolati applicando la medesima metodologia).

Servizi	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Possibile oscillazione della soglia di performance	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ricalcolato	2020 ricalcolato
<b>Mercato</b>	98,0	± 0,6	97,4	96,7	96,8	97,1	96,1	94,1	96,4
<b>Lunga Percorrenza Servizio Universale</b>	97,5	± 0,5	96,6	96,7	96,9	97,1	95,4	95,5	95,7
<b>Regionale</b>	97,0	± 0,1	97,5	97,5	97,7	97,8	97,7	97,9	97,9
<b>Cargo</b>	94,5	± 1,5	93,8	93,2	94,3	94,0	94,1	96,9	95,4

Tale confronto dei dati calcolati con la metodologia precedente consente di rilevare che alcuni segmenti sarebbero, invece, in linea con i valori soglia. Quindi, alla nuova metodologia di calcolo andrebbe parallelamente associata, verificata e valutata una nuova stima dei valori soglia.

Il Gestore ha attribuito il calo significativo della puntualità RFI alla metodologia utilizzata per l'attribuzione delle cosiddette "cause esterne" a partire da inizio 2019, come sopra rappresentato.

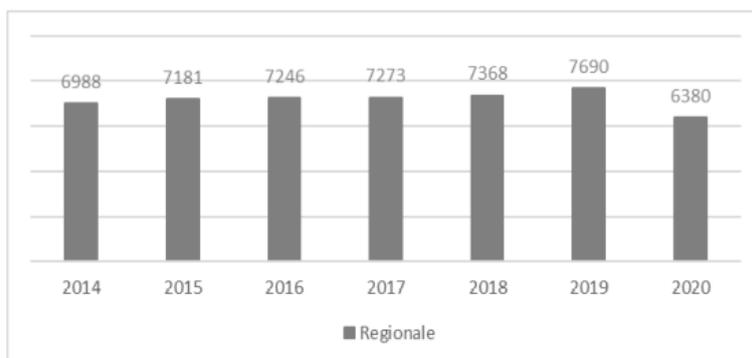
Secondo una stima fornita da RFI, le cause di ritardo, prima classificate come esterne, sono pari a circa il 40% delle stesse.

Il Gestore ha, inoltre, evidenziato che la puntualità nel 2020 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

a) emergenza sanitaria per Covid-19. Il settore ferroviario ha registrato dall'avvio del periodo del lockdown (marzo 2020) una considerevole riduzione dei servizi per effetto della forte contrazione della domanda di trasporto, riconducibile anche alle misure restrittive alla mobilità prese dalle competenti istituzioni governative al fine di ridurre il diffondersi dell'epidemia. A partire dal 4 maggio, con l'avvio della fase 2 dell'emergenza epidemiologica, si è registrata una progressiva ripresa del traffico Regionale mentre la ripresa del trasporto di media-lunga percorrenza è avvenuta dal 18 maggio sino al mese di ottobre; l'inizio della seconda ondata Covid-19 ha comportato una nuova riduzione dei volumi dei treni long haul a partire dal 3 novembre;

b) a partire dalla metà di aprile sono stati attivati cantieri straordinari per l'anticipazione di lavori programmati nel corso del successivo biennio impegnando la capacità non più utilizzata dai servizi. In particolare, sono stati attivati cantieri di rinnovo su 3 linee Alta Velocità (Torino-Milano, Firenze-Bologna e Roma-Napoli) con chiusura linee dal 15 aprile al 9 maggio e deviazione dei treni AV sulle linee convenzionali.

I dati di traffico relativi al numero di treni ordinari al giorno per segmento - periodo 2014 – 2020, di seguito riportati, mostrano il sensibile calo registrato nel 2020.



Tali significative variazioni, determinate dal diverso criterio di attribuzione delle cause di ritardo, induce la necessità di un approfondimento, anche in ragione delle attività in corso per la predisposizione di un nuovo schema di contratto di programma-parte servizi, atteso che il 2021 sarà l'ultima annualità contrattuale del vigente contratto. Tale approfondimento consentirà di potere valutare l'eventuale esigenza di modificare, sia i criteri, sia i valori soglia, utili a una ottimale e coerente valutazione delle performances.

### **Indicatori di performance orientati agli utenti**

Con la sottoscrizione del Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela.

Gli “indicatori di performance orientati agli utenti” previsti dall'Allegato 1c del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi sono adottati anche all'interno della Carta dei Servizi 2020 di RFI per il monitoraggio dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico rispetto agli obiettivi fissati annualmente.

Nella successiva tabella sono riportati i valori a consuntivo 2016 – 2019 e i relativi target riferiti alle categorie Sicurezza, *Customer Satisfaction* ed Ambiente.

La seguente tabella riporta i valori degli indicatori rilevati rispetto ai valori obiettivo, così come stabiliti nella tabella di cui all'Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

	Indicatori di prestazione	Indicatore	Valore target CDP-S	Valore target Carta dei Servizi 2018	Consuntivo 2016	Consuntivo 2017	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019	Consuntivo 2020
Sicurezza	Safety	numero di FWSI/ treni x km	<i>Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"</i>	<i>Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"</i>	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto
	Security Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	% persone soddisfatte	80%	80%	89%	91%	93%	94%	94%
Customer Satisfaction	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Platinum (*)	% persone soddisfatte	90%		99%	97%	99%	100%	100%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Gold (*)	% persone soddisfatte	90%	90%	97%	97%	96%	97%	96%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Silver (*)	% persone soddisfatte	85%		93%	93%	95%	95%	95%
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	% persone soddisfatte	90%	90%	98%	99%	98%	98%	99%





L'indicatore "*Safety*" è costituito dal rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" (secondo la terminologia ERA: "*FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries*") e il numero totale dei chilometri percorsi dai treni in circolazione nell'anno sulla rete RFI.

Infine, per una migliore comprensione della Tabella, per quanto riguarda le stazioni, di seguito si riporta, la classificazione effettuata da RFI in base alle caratteristiche prestazionali e funzionali, misurate sulla base di parametri di valutazione:

- **stazioni Platinum:** impianti con altissima frequentazione (superiore a 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l'AV, di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori. La gestione è, di norma, affidata da RFI alle società Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Gold:** impianti medio/grandi, con frequentazione alta (superiore a 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città. La gestione è di norma affidata da RFI alle società Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Silver:** comprende due tipi di impianti:
  - stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (superiore a 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza: la gestione di norma è affidata a Centostazioni o mantenuta in carico diretto a RFI;
  - stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche superiore a 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione è condotta direttamente da RFI o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito.

Nella carta dei servizi non sono più previsti indicatori di customer con dettaglio per "metallo" delle stazioni.

## 1.2 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 2021, si articola in tre 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" e dalle Norme tecniche di cui al D.M. in data 26 giugno 2014.

Lo stato di manutenzione delle 526 grandi dighe presenti sul territorio nazionale (a seguito di interventi di dismissione e/o di declassamento delle dimensioni e transito nelle competenze delle Regioni si sono ridotte a 526 rispetto alle 535 vigilate nelle scorse annualità) condiziona tra l'altro anche la capacità di vaso e quindi la quantità di acqua disponibile. L'obiettivo è quello di assicurare una capacità di vaso di 3,3 Mm<sup>3</sup>, attraverso una serrata attività di vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, che si articola nelle seguenti azioni:

- esame e approvazione dei progetti e delle valutazioni presentate dai concessionari;
- effettuare, in corso d'anno, di almeno 2 visite periodiche per il controllo delle modalità di gestione delle grandi dighe e delle opere complementari e accessorie;
- esaminare tempestivamente tutte le asseverazioni presentate dai concessionari;
- elaborare la relazione di monitoraggio trimestrale con le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Le attività ispettive ai siti diga sono state espletate con impegno e professionalità nonostante le difficoltà dovute alla situazione pandemica. I controlli sui cantieri di costruzione e di manutenzione in corso sono proseguiti adottando il protocollo anti-covid specificatamente predisposto dalle strutture ministeriali competenti e condiviso con i gestori/concessionari. Le attività di progettazione conseguenti alle linee di finanziamento di cui agli FSC sono proseguite con sufficiente regolarità, è stata effettuata la raccolta e l'elaborazione dati presso i singoli soggetti attuatori circa l'avanzamento delle attività.

I risultati dell'attività svolta nel 2021 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	1.052
esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari	198
esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	474

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 e, 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.

Gli interventi previsti sulla **rete idrica** sono per lo più in linea con le previsioni, rispetto agli avanzamenti programmati ad inizio anno.

I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione realizzata in totale nel corso del 2021 è risultata un incremento de 16% circa rispetto alle stime iniziali previste ad inizio anno. Per i cinque interventi che registrano dei ritardi rispetto agli avanzamenti programmati ad inizio anno sono sorte problematiche relative ai finanziamenti e ai ritardi registrati per problematiche di carattere contrattuale e tecniche insorte durante l'esecuzione dei lavori. A livello complessivo è stato realizzato circa il 32% degli importi delle opere.

*Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammendamento delle reti idrauliche e degli interventi del Piano Nazionale per il settore idrico, al fine di raggiungere il target sulla dispersione idrica incluso nell'Agenda 2030, e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo (Importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/1/2020	Produzione stimata anno 2021	Importo produzione complessiva stimata al 31/1/2021	Importo produzione complessiva effettiva al 31/12/2021	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/1/2021	Avanzamento percentuale effettivo lavori al 31/12/2021	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/21	Importo produzione 1° semestre 2021 effettiva	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/21	Importo produzione 2° semestre 2021 effettiva
1	<b>Regione Sicilia</b> (Comune di Catania). Riuso delle acque depurate dal depuratore di Catania	7,25	6,67	0,58	7,25	6,67	100,00%	92,00%	0,29	0,00	0,29	0,00
2	<b>Regione Emilia Romagna</b> (Consorzio di Bonifica di Piacenza). Traversante Miraloni in Comune di Rivergaro e Gazzola (PC) riorganizzazione funzionale delle derivazioni irrigue nell'area Via Trebbia (PC)	8,75	0,00	1,00	1,00	4,20	11,43%	48,00%	0,50	1,00	0,50	3,20
3	<b>Regione Sardegna</b> (Consorzio di Bonifica della Gallura). Intervento di rifilamento e risanamento del canale adduttore alimentato dalla diga sul Fiume Liscia a Caltanalu	19,47	2,50	5,00	7,50	9,50	38,52%	48,79%	2,50	3,00	2,50	4,00
4	<b>Regione Veneto</b> (Consorzio di Bonifica Lesorio Euganeo Bertolo). Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB	20,00	0,00	3,00	3,00	3,50	15,00%	17,50%	1,50	2,00	1,50	1,50
5	<b>Regione Lombardia</b> (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorresi). Impermeabilizzazione del Canale principale Villorresi nei Comuni di Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Arconate, Busto Garolfo e Parabiago alle progr. Km 3+494 alla progr. Km 6+086, progr. 25+735 alla progr. 35+100	20,00	2,50	5,00	7,50	7,20	37,50%	36,00%	3,00	3,50	2,00	1,20
6	<b>Regione Puglia</b> (Consorzio per la Bonifica della Cananata). Ammodernamento del sistema di acquisizione elaborazione e trasmissione dati dell'impianto di monitoraggio e telecontrollo dell'aduzione primaria dei distretti 9/10/11 del comprensorio irriguo del Fontone	5,00	0,00	1,00	1,00	0,88	20,00%	17,60%	0,50	0,52	0,50	0,36
7	<b>Regione Toscana</b> (Ente Acque Umbre Toscane). Opere di adduzione primaria dal serbatoio sul fiume Chiascio 2° (otto-2° stralobio - 3° substralobio).	17,27	0,00	2,00	2,00	0,10	11,58%	0,58%	1,00	0,10	1,00	0,00
8	<b>Regione Emilia Romagna</b> (Consorzio di Bonifica del Fiume Reno). Risanamento di una cassa di sopperimento per il serbatoio del piano idraulico irriguo a scopo irriguo Cavo Bondeno in Comune di Novellera (RE).	10,00	0,00	1,00	1,00	1,10	10,00%	11,00%	0,50	0,50	0,50	0,60
9	<b>Regione Veneto</b> (Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta). Interventi strutturali volti al risparmio idrico, al miglioramento dell'efficienza della rete di canali a cielo aperto e al risanamento delle acque da contaminazione PFAS nei comuni di Colognola Veneta, Zivellina, Longo e Abate incidenti in area rossa. Opere connesse al canale LEB nel bacino Ronsigolo Nord (99 - RD - 117).	5,00	0,00	1,00	1,00	0,03	20,00%	0,60%	0,50	0,03	0,50	0,00
10	<b>Regione Sardegna</b> (Consorzio di Bonifica della Nurra). Ottimizzazione e razionalizzazione sistema di adduzione sistema Nurra. Completamento lotto 3.	8,46	0,00	2,00	2,00	5,64	23,64%	66,67%	1,00	2,00	1,00	3,64
<b>Totale</b>		<b>121,20</b>	<b>11,67</b>	<b>21,58</b>	<b>33,25</b>	<b>38,82</b>	<b>27,43%</b>	<b>32,03%</b>	<b>11,29</b>	<b>12,65</b>	<b>10,29</b>	<b>14,50</b>

Infine, sempre sul tema della **tutela delle risorse idriche**, il Ministero con l'obiettivo di garantire il tempestivo avvio delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019, ha avviato le attività necessarie. Il dPCM prevede che il Ministero sottoscriva, preliminarmente, apposite convenzioni con i soggetti realizzatori degli interventi e, successivamente, eroghi il primo rateo di acconto delle risorse finanziate affinché vengano avviate le procedure di affidamento.

Nel corso dell'anno 2021 sono state stipulate, altre 3 convenzioni che si aggiungono alle n. 45, stipulate nel corso dell'anno precedente e sono continuate le attività di vigilanza e monitoraggio degli interventi già convenzionati e si è provveduto all'adozione di azioni proattive, nei confronti dei soggetti beneficiari, mirate alla risoluzione delle criticità riscontrate.

### **1.3 Individuazione delle procedure - tipo per il monitoraggio strutturale delle gallerie stradali esistenti**

L'obiettivo risulta collegati 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.

Nel contesto di un'azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale nonché l'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha inteso fornire il proprio contributo elaborando dei documenti, che attraverso una attenta ricognizione critica dell'attuale panorama tecnico e normativo esistente nell'ampio e variegato mondo delle costruzioni, si pongono l'obiettivo di fornire, accanto ad un quadro dello stato dell'arte, un indirizzo metodologico volto all'individuazione dei concreti ambiti applicativi in cui perseguire l'obiettivo di un complessivo miglioramento della sicurezza nelle costruzioni e nei cantieri, nell'ottica del superiore interesse della salvaguardia della pubblica incolumità.

In questo contesto, un attento sguardo ed una particolare attenzione sono stati posti nel documento alle gallerie autostradali, in particolare l'obiettivo si propone di redigere Linee Guida, un documento per assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio delle gallerie esistenti lungo la rete stradale e autostradale (attuazione art. 49 del D.L. 76/2020 convertito in legge n. 120/2020).

Il documento è un testo di approfondimento contenente proposte normative, regolamentari, indirizzi, in materia di programmazione ed esecuzione delle attività di indagine sullo stato di conservazione delle gallerie esistenti lungo le strade statali o autostrade gestite da ANAS S.p.A. o da concessionari autostradali, di esecuzione delle ispezioni e di programmazione degli interventi di manutenzione e di messa in sicurezza delle stesse.

#### **1.4 Redazione di linee guida per la governance della trasformazione del patrimonio edilizio, promuovendo il riuso di quello esistente, tenendo conto della disponibilità delle nuove tecnologie, anche in un’ottica di economia circolare e di bio-edilizia, e favorendo il dialogo con le preesistenze, per quel che riguarda gli interventi di nuova concezione, in modo che siano sostenibili e resilienti**

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.

Un corretto ed oculato utilizzo delle risorse disponibili è alla base del riconosciuto concetto di “sviluppo sostenibile”. Alla luce di tale assunto la trasformazione la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, intesa come ambito applicativo che utilizza un ingente quantitativo di materiali e di risorse, può svolgere un ruolo di primaria importanza nel perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale e mitigazione dei cambiamenti climatici come recentemente declinati dalla comunità internazionale.

In tale contesto nasce l’esigenza di **redazione di linee guida per l’armonizzazione della trasformazione del patrimonio edilizio tenendo conto delle nuove tecnologie, anche in un’ottica di economia circolare e di bio-edilizia, e favorendo il dialogo con le preesistenze**. Lo scopo delle Linee guida è fornire indicazioni di carattere generale, al fine di sollecitare la platea dei soggetti interessati (progettisti, imprese di costruzioni e proprietari) finalizzate alla trasformazione del patrimonio edilizio esistente che sia coerente con i prefissati obiettivi ambientali.

L’intento è, in sostanza, favorire la trasformazione dell’edilizia esistente ricorrendo a risorse e materiali naturali piuttosto che artificiali e l’adozione di accorgimenti progettuali propri dell’architettura bioclimatica che possono rendere, qualora opportunamente applicati, gli involucri edilizi autosufficienti dal punto di vista energetico.

La trasformazione armonizzata del patrimonio edilizio dovrà dunque riferirsi a modalità e tecnologie attente ai principi della sostenibilità intesa come priorità per garantire qualità e sicurezza dell’abitare e, al contempo, costituire importante volano economico per il comparto delle costruzioni anche tenuto delle ingenti risorse pubbliche rese disponibili dagli incentivi *ecobonus* e *sismabonus*.

La trasformazione dell’edilizia esistente dovrà trovare sistematizzazione ed armonizzazione anche con gli interventi di nuova costruzione. I fattori unificanti tra le due tipologie di intervento si rinvergono nell’utilizzo di materiali ecocompatibili e in un rinnovato approccio progettuale.

La condizione di eccessivo fabbisogno energetico, che caratterizza gran parte dello stock edilizio esistente, porta ad utilizzare ai fini del riscaldamento invernale e del raffrescamento estivo, impianti meccanici fortemente energivori che risultano ormai in forte contrasto con i principi di sostenibilità ambientale.

Per il conseguimento dell’obiettivo è però necessario un cambio di paradigma nel modus operandi e nell’approccio ai temi energetici ed ambientali da parte di tutti i

soggetti interessati al ciclo edilizio da riferire non soltanto a interventi sui singoli edifici ma anche ad operazioni più complesse di recupero, riqualificazione rigenerazione urbana.

In particolare, ai progettisti è richiesto di innovare l'approccio progettuale e alle imprese di costruzione di riconsiderare tecniche e prassi costruttive ormai non rispondenti ai principi di sostenibilità.

In questo contesto la trasformazione del patrimonio esistente va praticata con modalità che, a prescindere dalle differenti tipologie costruttive (muratura, cemento armato, acciaio, legno) si pongano l'obiettivo operativo di traguardare i principi, ormai irrinunciabili, di sostenibilità tecnica, economica, ambientale e sociale.

Tali modalità vanno ricercate, essenzialmente, nell'uso di materiali tradizionali ed eco-compatibili e nella contemporanea adozione di accorgimenti di progettazione bioclimatica che possano rendere l'involucro edilizio il più possibile autosufficiente sotto il punto di vista energetico.

Il patrimonio edilizio obsoleto andrà dunque sottoposto ad operazioni di efficientamento energetico, impiantistico, messa in sicurezza delle componenti strutturali e di adeguamento o miglioramento sismico, rimozione di manufatti e componenti edilizi realizzati con materiali nocivi e pericolosi (amianto, piombo, ecc.).

Le linee guida, dopo l'introduzione con la cornice normativa in materia di sviluppo sostenibile affronta i seguenti temi:

- la trasformazione armonizzata del patrimonio edilizio esistente e la sostenibilità;
- infrastrutture, edilizia e qualità ecosistemica;
- il ruolo storico del Ministero nella promozione dell'edilizia sostenibile;
- principi di progettazione bioclimatica;
- i dispositivi dell'architettura bioclimatica,
- il risparmio nell'uso dei materiali da costruzione;
- l'utilizzo dei materiali naturali;
- verso nuove tecnologie costruttive ecocompatibili.

### **1.5 Armonizzazione e revisione del quadro normativo concernente l'urbanistica portuale, in un'ottica di sostenibilità**

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 il tema della sostenibilità delle opere pubbliche, nel corso del 2021, l'impegno del Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è rivolto nella **redazione**

***di linee guida per l'armonizzazione del quadro normativo relativo all'urbanistica portuale, anche in relazione alle istituite Zone Economiche Speciali (ZES).***

Il settore marittimo e portuale, anche a seguito del recepimento delle direttive europee, è stato oggetto negli ultimi anni di numerosi interventi legislativi diretti a semplificare:

- a) le procedure per la pianificazione degli interventi;
- b) la realizzazione degli investimenti nelle aree portuali;
- c) l'attuazione delle Zone Economiche Speciali (di seguito ZES)

Le zone portuali, infatti, sono state considerate per molti decenni zone completamente separate dal resto delle città nelle quali quasi sempre si inserivano, vere e proprie cittadelle con funzioni particolari e necessitanti di una struttura, sia fisica che pianificatoria, indipendente da quella cittadina.

In tal senso il resto del territorio urbano si vedeva esclusivamente come una zona di attraversamento delle infrastrutture necessarie all'efficienza dei trasporti, e come tale da considerarsi esclusivamente nell'ambito della redazione dei Piani regolatori dei trasporti, tipicamente regionali.

La legge che ha inciso fortemente è certamente la riforma disciplinata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1 lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124"

Essa nasce sostanzialmente dall'esigenza di modernizzare l'assetto, la "governance" e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T), disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013.

In tale rinnovato quadro normativo l'attività portuale, fermo restando la proprietà pubblica delle infrastrutture, deve essere sempre orientata alla libera contendibilità delle aree, delle banchine e dei servizi portuali offerti, riservando all'Autorità la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura, nonché la regolazione dell'attività portuale, onde garantire il rispetto degli standard di sicurezza e la qualità delle operazioni portuali svolte dalle imprese autorizzate o dai concessionari.

La riorganizzazione e specializzazione delle nuove Autorità di regolazione dei servizi e delle attività portuali ha reso le infrastrutture portuali nazionali più competitive nella prospettiva della costituzione dello spazio unico europeo dei trasporti, improntato al buon funzionamento del mercato interno e al potenziamento della coesione economica, sociale e territoriale.

Le nuove Autorità di sistema portuale, nell'ottica della competitività sui mercati globali, sono tese a "fare sistema", cooperare, coordinarsi fra loro, con il più vasto network dei gestori delle infrastrutture ferroviarie, stradali, aeroportuali. Ciò allo scopo di ridurre i costi e di ottimizzare le scelte strategiche concernenti la pianificazione, gli investimenti funzionali alla realizzazione delle opere e alla erogazione dei servizi a cittadini e imprese.

Le Adsp per raggiungere detti obiettivi dovranno orientare la propria azione avendo a riferimento il Piano nazionale della logistica e della portualità e il Documento di pianificazione e programmazione. In questa prospettiva, la Conferenza nazionale di

coordinamento delle AdSP, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è volta ad armonizzare le strategie riguardanti gli investimenti infrastrutturali, la pianificazione urbanistica, le concessioni demaniali marittime e la promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale.

L'articolo 4, del decreto-legge del 2017, convertito dalla legge 3 agosto 2017, n. 123 rubricata *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel mezzogiorno* ha definito le procedure e le condizioni per istituire Zone economiche speciali (ZES) in alcune aree del Paese, in particolare nelle Regioni definite dalla normativa europea come “meno sviluppate” o “in transizione”, prevedendone le procedure e le condizioni. Le “meno sviluppate” (con PIL pro capite inferiore al 75% della media europea) sono le Regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Sono regioni “in transizione” (con PIL pro capite tra il 75% e il 90% della media europea) le Regioni Sardegna, Abruzzo e Molise.

La Zona economica speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale facente parte della rete globale delle Reti di trasporto transeuropee, definite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013. Lo scopo delle Zone economiche speciali è quello di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese. Dette imprese sono tenute al rispetto della normativa nazionale ed europea, nonché alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES e beneficiano di speciali condizioni. In particolare, le imprese che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o effettuano investimenti incrementali all'interno delle ZES possono usufruire di riduzione dei termini dei procedimenti e di semplificazione degli adempimenti rispetto alla normativa vigente. Inoltre, le ZES sono caratterizzate dall'attribuzione di benefici fiscali (indicati all'articolo 5): per gli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES, queste possono usufruire di un credito d'imposta, commisurato al costo dei beni acquistati entro il 31 dicembre 2022 (secondo quanto previsto dalla legge di bilancio per il 2020), nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro.

La ZES è gestita da un Comitato di indirizzo composto da un commissario straordinario del Governo, che lo presiede, dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da un rappresentante del Mims, nonché da un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale, ovvero di quelli costituiti ai sensi della vigente legislazione delle Regioni a statuto speciale, presenti sul territorio.

Il legislatore ha introdotto numerose modifiche alla disciplina delle Zone Economiche Speciali, istituite dal decreto – legge n. 91 del 2017

Le linee guida del Consiglio superiore dopo una sintetica introduzione della questione forniscono un quadro sulla normativa che regola la disciplina della pianificazione portuale con particolare attenzione alle Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale e alle ultime leggi in ordine di tempo che hanno inciso sul tema quadro normativo relativo all'urbanistica portuale, in un'ottica di sostenibilità” fino al decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021.

### **1.6 Definizione delle procedure per l'effettuazione delle attività ispettive e di audit da remoto ai fini dei controlli sulle costruzioni, anche esistenti, sui prodotti da costruzione, sui laboratori e sugli Organismi, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dalla transizione digitale**

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.

Presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è costituito "un gruppo di lavoro incaricato di predisporre una bozza di un documento per la standardizzazione delle attività ispettive e di audit da remoto, per l'effettuazione dei controlli sulle costruzioni, anche esistenti, sui prodotti da costruzione, sui laboratori e sugli Organismi.

Sulla scorta delle procedure standardizzate esposte nel documento, il personale del Servizio Tecnico Centrale è messo nelle condizioni di svolgere i compiti ad esso assegnati dalla normativa in vigore, massimizzando il ricorso all'utilizzo delle moderne tecnologie dell'informazione. Lo scopo di tale modalità operativa, a parte la sua innegabile utilità in periodi emergenziali quali quelli attualmente vissuti in relazione alla pandemia Covid19, è quello di rendere più snelle, ed in prospettiva anche più significative in termini di numerosità delle ispezioni, le fasi istruttorie legate a nuove istanze finalizzate al rilascio di attestazioni da parte del Servizio.

Nel contesto di un'azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale, nonché l'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi ed in coerenza con l'obiettivo di un complessivo miglioramento della sicurezza nelle costruzioni e nei cantieri, il Consiglio Superiore si è posto come obiettivo di fornire un indirizzo metodologico volto **all'individuazione di procedure coerenti e standardizzate per l'effettuazione di attività ispettive e di audit, da condursi essenzialmente da remoto.**

Sulla scorta delle procedure standardizzate esposte nel documento, il personale del Servizio Tecnico Centrale è messo nelle condizioni di svolgere i compiti ad esso assegnati dalla normativa in vigore, massimizzando il ricorso all'utilizzo delle moderne tecnologie dell'informazione

Lo scopo di tale modalità operativa, a parte la sua innegabile utilità in periodi emergenziali quali quelli attualmente vissuti in relazione alla pandemia Covid19, è quello di rendere più snelle, ed in prospettiva anche più significative in termini di numerosità delle ispezioni, le fasi istruttorie legate a nuove istanze finalizzate al rilascio di attestazioni da parte del Servizio.

Con apposite determinazioni presidenziali, il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha già adottato altri documenti sul tema:

- nel giugno del 2020 ha approvato la procedura di "Audit da remoto" relativa ai laboratori prove sui materiali da costruzione (DPR 6 giugno 2001, n. 380, art. 59, co. 2 - lett. a e Circolare 08 settembre 2010, n. 7617 / STC), da utilizzarsi da parte del personale del Servizio Tecnico Centrale nell'ambito delle istruttorie finalizzate

al rilascio di nuove autorizzazioni ai laboratori per prove sui materiali da costruzione (DPR 6 giugno 2001, n. 380, art. 59, co. - lett. a e Circolare 08 settembre 2010, n. 7617 / STC);

- a novembre del 2020 ha approvato la procedura per l'“Esecuzione dei processi di Valutazione/Verifica/Ispezione, in modalità remota, nel settore degli Organismi Autorizzati e Notificati in ambito Reg.(UE) n. 305/2011”, da utilizzarsi da parte del personale del Servizio Tecnico Centrale nell'ambito delle istruttorie per il rilascio della prima autorizzazione, dell'ulteriore autorizzazione e dell'estensione dell'autorizzazione agli Organismi Autorizzati e Notificati in ambito Reg. (UE) n. 305/2011.

Le procedure trattate nel documento del 2021, in considerazione della loro generalità, possono trovare applicazione in tutti gli ambiti di attività nei quali il Servizio si trova ad operare in relazione alle Norme Tecniche per le Costruzioni; ne consegue che esse si inseriscono pienamente nel più ampio processo di valutazione finalizzato al rilascio delle autorizzazioni e certificazioni da parte del Servizio Tecnico Centrale sui materiali e prodotti strutturali.

Attraverso il ricorso all'utilizzo di moderne tecnologie dell'informazione, il Servizio Tecnico Centrale potrà così, in futuro, svolgere i compiti ad esso assegnati dalla normativa in vigore, rendendo più snelle ed anche più significative, in termini di numerosità delle ispezioni, le fasi istruttorie di competenza del Servizio.

Naturalmente, qualora il Servizio Tecnico Centrale ne ravvisi la necessità, a seguito di quanto rilevato nelle valutazioni documentali e/o con le procedure “da remoto”, potranno sempre essere programmate visite ispettiva “in presenza”.

Infine, le Procedure di audit “da remoto”, standardizzate nel documento ed adottate dal Consiglio Superiore dei LL.PP., costituiscono un utile supporto, da subito implementabile, che si pone, anche attraverso l'impiego di moderne e versatili modalità tecnologiche, quale valido strumento operativo che potrà efficacemente essere di ausilio anche all'attività istruttoria degli Uffici della P.A. chiamati ad operare in ambito certificativo nel vasto e variegato settore delle Costruzioni.

### **1.7 Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale**

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 della mobilità sostenibili (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 2021 è articolato in complessivi quattro 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.

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 come lo sfruttamento delle risorse.

La primaria attività di **ricerca e soccorso in mare** è pertanto proseguita, anche nel 2021, 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. Nel complesso, le **3.482 missioni SAR** (*search and rescue*) e le **2.623 missioni VIFI** (vigilanza flussi immigratori) effettuate dalle unità navali della Guardia Costiera hanno fatto totalizzare più di **218mila miglia nautiche** percorse per prestare soccorso alle persone in pericolo,

quali: marittimi imbarcati (567), pescatori (123), diportisti (3.643), bagnanti (1.083), migranti (49.371).

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 efficienti 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 ed ai sistemi di radiocomunicazione di bordo, anche per il necessario collegamento con le sale/centrali operative del Corpo;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali per garantirne la necessaria operatività. In proposito, per quel che concerne l'obiettivo inerente l'efficienza e l'operatività della componente aeronavale e terrestre della Guardia costiera, è stata garantita una media di **326 giorni di disponibilità operativa** dei mezzi in uso, a fronte dei 299 giorni prefissati.
- svolgere per quanto possibile, atteso il difficile contesto restrittivo imposto dalle disposizioni governative per fronteggiare l'emergenza Covid-19, il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, al fine di mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili. In proposito, è stato possibile realizzare una parte dei corsi previsti, specializzando **926 militari**, a fronte dei 1050 previsti.

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, complessivamente composta da **96 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, come detto, 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'obiettivo prefissato, nel **99% dei casi** le operazioni sono state espletate **con l'intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera** (*target* prefissato:  $\geq 82\%$ ) e solo l'**1%** ha avuto una conduzione conclusasi con l'impiego di unità navali di altre amministrazioni o privati (*target* prefissato:  $\leq 20\%$ ).

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

- **4.371 operazioni** di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- **5.416 persone** soccorse e/o assistite;
- **1.447 unità navali** da traffico, da pesca e da diporto cui è stato prestato soccorso;
- **3.651 missioni SAR** effettuate dai mezzi aerei e navali della Guardia Costiera;
- **246 missioni MITA** eseguite per trasporto di ammalati e traumatizzati con unità aeree e navali della Guardia Costiera;
- **428 ore di volo** eseguite dalla componente aerea, per missioni SAR e MITA;
- **230 recuperi** di persone decedute in mare, di cui: 23 in attività subacquea, 14 per sinistri marittimi, 68 per cadute accidentali in acqua o suicidi e 125 per balneazione.

Sempre in tema di salvaguardia della vita umana in mare, ai precedenti dati si aggiungono i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente all'**immigrazione clandestina** che nel 2021, in crescita rispetto all'anno precedente, ha fatto registrare:

- **1.660 missioni MICOIM** (controllo/contrasto immigrazione) effettuate dai mezzi navali e aerei della Guardia Costiera;
- **3.021 missioni VIFI** (vigilanza sui flussi immigratori) effettuate dai mezzi aerei e navali;
- **2.993 controlli** eseguiti a terra lungo le coste in connessione al fenomeno immigratorio clandestino;
- **49.371 migranti soccorsi** in mare;
- **335 operazioni di ricerca** di migranti dispersi in mare;
- **129.256 miglia percorse** dalle unità navali in connessione al fenomeno immigratorio;
- **1.135 ore di volo** per vigilanza sui flussi immigratori effettuate dalla componente aerea;

- **1.223 mezzi implicati** nell'attività immigratoria cui è stata prestata assistenza in mare.

Per mantenere una costante **preparazione specialistica del personale militare** dedicato alle attività concernenti l'obiettivo strategico (Ricerca e soccorso in mare - Sicurezza in termini di *safety e security* - Monitoraggio e informazione del traffico navale), sono previsti corsi formativi per la specializzazione dei militari da impiegare nelle attività di settore nonché 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.

Anche in questo caso, come accennato, l'emergenza sanitaria ha impedito il corretto svolgimento di alcuni dei corsi programmati. Si registrano, comunque, **3.386 missioni addestrative** svolte a bordo delle unità navali della Guardia costiera in favore dei rispettivi equipaggi e **6.433 missioni per esercitazioni** alle quali i predetti mezzi hanno partecipato.

Per quanto concerne le attività espletate ai fini della **sicurezza della navigazione**, si è dato seguito alle visite ed alle ispezioni a bordo del naviglio di bandiera ma anche a quello estero che ha attraccato nei porti nazionali, per verificare il rispetto degli standard fissati al riguardo dalla normativa nazionale, comunitaria ed internazionale.

Il tutto, seppur nel particolare contesto restrittivo imposto dalle disposizioni governative emanate per fronteggiare la pandemia che ha caratterizzato il 2021 e, come noto, ridimensionato anche tutte le l'attività marittime, commerciali e portuali.

Iniziando dalla sicurezza intesa come *safety*, le verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale sono state **69.777**. Sempre in tema di safety, si aggiungono: **54.750** controlli eseguiti in porto per assicurare il miglior espletamento del traffico mercantile; **9.328** interventi per la vigilanza sulle attività operative delle navi passeggeri e traghetti Ro/Ro che hanno toccato i porti nazionali e **49.906** 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. In esito a questi ultimi, sono state rilevate **76** infrazioni.

Per quel che concerne invece l'attività ispettiva a bordo del naviglio estero giunto



nei porti nazionali (Port State Control), sono state ispezionate le seguenti unità classificate "a rischio" (**Priority 1** o **Priority 2**)

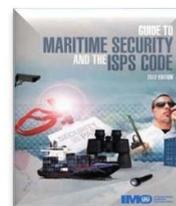


poiché in possesso di requisiti di sicurezza *sub-standard* e, pertanto, soggette alle verifiche finalizzate al ripristino delle condizioni di sicurezza:

- **150** navi Priority 1 con profilo di rischio alto;
- **857** navi Priority 1 con profilo di rischio standard o basso;
- **321** navi Priority 2 nei vari profili di rischio previsti (*company con performance low-very low, bandiera in gray/black list; unexpected factor*).

A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi **137** provvedimenti di “fermo nave” e **18** provvedimenti di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all’attracco nei porti dei Paesi aderenti al relativo MoU (Memorandum of Understanding).

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 quale struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi. In particolare, 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), sono state effettuate **304 ispezioni** occasionali e DAO per verificare la piena aderenza agli standard fissati, a fronte delle 330 previste. Dal personale a terra sono state eseguiti **31.724** controlli di security alle **352 port facilities** esistenti sul territorio nazionale (punti di interfaccia nave-porto, particolarmente sensibili per gli aspetti di che trattasi) e **358** visite specifiche per attestarne i **piani di sicurezza**.



Sono stati, invece, **15.823** i controlli su passeggeri e veicoli in transito negli ambiti portuali, con **67** irregolarità riscontrate. L’attività di *security* posta in essere annota anche i seguenti dati: **1.017 uscite in mare** per vigilanza, ai fini della prevenzione; **1.120 missioni** eseguite dalle unità navali della Guardia costiera, per controlli antiterrorismo e **10.257 miglia percorse** complessivamente dalle suddette unità per l’attività in questione.

In merito alle verifiche da eseguire sulle modalità di **svolgimento dei corsi** di formazione del personale marittimo presso tutti i Centri autorizzati ed operativi (44), c’è da evidenziare che si è potuto procedere ad ispezionare le sedi soltanto in alcuni periodi dell’anno, per la causa emergenziale più volte citata, con una media annua pari all’ **81%**. Ciò proprio per i limitati periodi di operatività dei Centri con attività in presenza. Il ciclo di verifiche presso gli **Organismi di valutazione** della conformità degli equipaggiamenti marittimi è stato, invece, regolarmente effettuato eseguendo i previsti controlli presso tutti gli Organismi notificati.

Ai sensi del decreto legislativo n. 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;
- affinare 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 come obiettivo quello di ***mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione.*** Orbene, nella sala monitoraggio della Centrale Operativa IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*) sono allestite postazioni operative configurate per l'espletamento delle attività di monitoraggio e informazione del traffico marittimo, in grado di interagire con i vari sofisticati sistemi componenti la piattaforma VTMISS (*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 95%, ma si è attestata al **90%** per una 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 relativo sistema *Pelagus* che si prevedeva di garantire per il 99,8%, è stata bensì garantita al **100%**.

La sicurezza del traffico marittimo, inoltre, non può prescindere dalla condivisione delle informazioni possedute da ciascun Paese contraente, come avviene attraverso la **rete AIS del Mediterraneo** realizzata dal Corpo delle Capitanerie di porto, sotto l'egida dell'EMSA (*European Maritime Safety Agency*).

Il sistema consente di scambiare fondamentali dati concernenti tracce di unità mercantili e pescherecci superiori, soggetti alla SOLAS, tra i Paesi del bacino interessato (oltre all'Italia: Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Portogallo - Madeira e Azzorre incluse -, Romania, Slovenia, Spagna - Canarie incluse - e Malta) e la stessa EMSA. L'obiettivo di assicurare la disponibilità della rete e del relativo sistema MAREΣ per il 99,8% di ore annue, garantendo costantemente la gestione di tutte le informazioni provenienti dai paesi partecipanti, è stato conseguito al **100%**.

Per l'anno 2021 è stata anche programmata, con riferimento alle postazioni informatiche in uso al Corpo, la sostituzione del 10% di tutto il "parco macchine" esistente, ovviamente eliminando le attrezzature più vetuste o meno performanti. Nel corso dell'anno è stato possibile sostituire effettivamente **1.200 postazioni informatiche**, delle 8.000 in dotazione, pari al **15%**. Ciò, anche per favorire il corretto impianto del "lavoro agile" che si è reso predominante a seguito dei noti provvedimenti di restrizione emanati dal Governo per fronteggiare l'emergenza sanitaria in atto.

Anche nell'esercizio finanziario 2021 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, cercando di **rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'Unione Europea.**

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. Con riferimento ai programmi sopra dettagliati, gli stessi sono stati conseguiti come appresso indicato.



A causa della pandemia anche il contesto europeo ha limitato le attività aggregative evitando, in particolare, i consessi inseriti nei programmi di **Coast Guard Function** che, pertanto, non si sono svolti. In particolare, la Presidenza di turno francese non ha programmato le periodiche esercitazioni internazionali cui avrebbe dovuto partecipare, con propri uomini e mezzi, anche la guardia costiera italiana.

L'attività amministrativa finalizzata a predisporre gli atti necessari per la **stipula di un nuovo accordo** in materia SAR, invece, è stata portata a termine regolarmente, come pure quella finalizzata all'attuazione delle **3 nuove normative** introdotte.

Anche **3 iniziative promosse** in tema di CGF e **44 consessi** organizzati in materia di sicurezza della navigazione hanno visto la regolare partecipazione dei rappresentanti della Guardia costiera italiana con il pieno raggiungimento degli obiettivi programmati.

### **1.8 Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto**

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” ed è articolato in due obiettivi operativi.

Il primo obiettivo, in linea sia con le aspettative dell'utenza di settore (*stakeholder*), mira a **migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza.**

Sempre particolare importanza è stata data all'attività prevalentemente estiva che mira a garantire il corretto svolgimento della nautica da diporto ed il rispetto degli *standard* di sicurezza previsti dalle locali ordinanze emesse per tutelare i diportisti stessi ed i bagnanti in generale (primo programma d'azione dell'obiettivo). Al riguardo, si è provveduto ad emanare o rivedere, a cura dei competenti Capi di compartimento e di Circondario marittimo, le apposite ordinanze che disciplinano



l'intero settore turistico-balneare, con un'azione successiva di controllo, al fine di verificarne la puntuale osservanza.

L'obiettivo stabilito per il 2021 per la **sicurezza di bagnanti e diportisti** (149.300 controlli), è stato pienamente raggiunto con **159.191** controlli eseguiti a livello nazionale che, in un contesto di grande afflusso da parte dell'utenza motivata anche



per il temporaneo regredire della pandemia nei mesi estivi, rappresenta un adeguato traguardo. Particolare attenzione si è rivolta all'accertamento della scrupolosa osservanza - da parte dei concessionari, assistenti bagnanti, sodalizi pubblici e privati - delle disposizioni inerenti la sicurezza della balneazione contenute nelle

specifiche ordinanze (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.) ma anche delle norme introdotte in tema di distanziamento e prevenzione per il Covid-19. Nel dettaglio, le azioni di controllo sui comportamenti non conformi alle disposizioni delle predette **ordinanze di sicurezza balneare** e, quindi, di potenziale pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- **48.695** controlli effettuati in mare dalle motovedette, con **1.272** infrazioni rilevate;
- **33.101** controlli a terra eseguiti dal personale militare, con **1.507** infrazioni rilevate.

Ancora in tema di **tutela dei bagnanti**, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata soprattutto nei giorni di massimo afflusso, privilegiando gli interventi delle motovedette costiere 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, come già detto, inutili sovrapposizioni.

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" avviato negli ultimi anni per conciliare le contrapposte esigenze di controllare ed essere controllati senza sovrapposizioni.

L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi per l'Amministrazione. 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.

Restando in tema di **navigazione da diporto** si evidenziano:

- Come attività tecnico-operativa:

- **1.269** unità da diporto soccorse/assistite;
  - **3.643** diportisti soccorsi/assistiti;
  - **145** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto.
- Come attività amministrativa:
- **24** navi iscritte negli appositi registri e **20** cancellate;
  - **179** unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e **2.321** cancellate;
  - **25.857** candidati esaminati per il conseguimento di patente nautica;
  - **15.427** patenti nautiche rilasciate;
  - **35.407** istanze di aggiornamento di patenti nautiche presentate;
  - **167** patenti revocate e **114** sospese.



Il secondo programma d'azione dell'obiettivo in esame focalizza gli interventi, lungo i quasi ottomila chilometri di costa nazionale, posti in essere dal personale militare dei Comandi territoriali del Corpo 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 ed il libero accesso al litorale fruibile.

I **controlli in ambito demaniale marittimo** sono stati eseguiti, per quanto possibile, come interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori, mediante approfondite ispezioni volte a scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni illecite, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti. Non sono mancati, altresì, gli interventi di natura repressiva, laddove necessario.

Durante la stagione estiva, come accennato in precedenza, 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. Non meno scrupolosa è stata la verifica delle strutture balneari anche al fine di restituire, in presenza di occupazioni *sine titulo*, gli arenili alla libera fruizione e per garantire, in ogni caso, il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia.

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

I pertinenti dati di consuntivo, di seguito riportati, evidenziano il buon grado di raggiungimento dell'obiettivo prefissato (199.200 controlli) - con un indice di efficacia pari a **1,02** - ed



espongono i provvedimenti di conseguenza adottati che, rispetto allo scorso anno, fanno registrare una generalizzata diminuzione delle infrazioni:

- **202.999 controlli effettuati** dal personale a terra, di cui **72.880** per la verifica del libero accesso alle spiagge;
- **239 notizie di reato** inviate all' Autorità giudiziaria;
- **62 sequestri penali** eseguiti;
- **703 illeciti amministrativi** contestati.

L'attività di **controllo in ambito portuale**, come prevista dall'ultimo programma d'azione dell'obiettivo, si è realizzata allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, anche per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti. L'obiettivo prefissato (137.700 interventi di controllo) è stato pienamente raggiunto con complessivi **137.711 interventi**. L'attività ha prodotto **8.772 accertamenti di illecito** amministrativo per accessi non autorizzati e divieti di sosta. Inoltre, guardando sempre alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano le seguenti attività:

- **71 piani di sicurezza** degli impianti portuali approvati;
- **45 valutazioni** di sicurezza sugli stessi concluse;
- **46 revisioni** periodiche delle valutazioni effettuate;
- **190 esercitazioni** di sicurezza degli impianti eseguite.



Il secondo obiettivo operativo *Migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza e i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030*, è organizzato in programmi d'azione

concernenti la lotta agli inquinamenti, la difesa delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso e la tutela delle risorse ittiche, si premette che questo Centro di responsabilità amministrativa non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate. Grazie, però, ad apposite convenzioni e accordi con i corrispondenti Dicasteri, una parte dell'attività operativa svolta dai mezzi aeronavali, terrestri e LAM (laboratori ambientali mobili) si è resa possibile con oneri sostenuti da quei Vertici funzionali.

L'attività in riferimento richiede, anche in questo caso, una alta e peculiare **specializzazione professionale** del personale dedicato che, per il 2021, prevedeva il coinvolgimento di 121 militari. Il mancato svolgimento, causa Covid-19, di un corso pratico con obbligo di presenza concernente le tecniche di campionamento delle acque, ha determinato la specializzazione di **109 militari** (anziché 121), con il pertinente obiettivo raggiunto al 90%.

Iniziando dunque dalla **difesa ambientale**, l'attività si è inizialmente concretizzata, come in passato, in iniziative finalizzate alla prevenzione attraverso il canale fondamentale dell'informazione, per quanto resosi possibile in ragione

dell'emergenza sanitaria in atto, più volte menzionata. L'opera di sensibilizzazione ha riscosso sempre notevole apprezzamento ed ha coinvolto i vari Enti gestori di aree marine protette, per fornire materiale divulgativo all'utenza nautica sulle norme che regolano la fruizione di tali delicatissimi ambienti.

A ciò, si è aggiunta l'attività di controllo lungo la fascia costiera e nei luoghi di particolare interesse (aree marine protette, riserve naturali, zone a protezione speciale e siti di interesse comunitario) con azioni di vigilanza, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) ed interventi di carattere repressivo verso discariche abusive, sversamenti di navi o scarichi in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.

La componente navale, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le altre amministrazioni, ha eseguito in mare la seguente attività, percorrendo **194.757 miglia** nautiche ed effettuando **39.815 controlli**:

- **16.187** missioni per vigilanza ambientale;
- **7.714** missioni per controlli antinquinamento;
- **4.799** missioni di controllo sulle riserve marine;
- **2.925** missioni per il monitoraggio delle acque.



La componente aerea, invece, ha eseguito **947 ore di volo** per le seguenti missioni:

- **8** per controlli antinquinamento;
- **340** per vigilanza ambientale.

Le squadre di personale a terra, infine, hanno effettuato complessivamente **176.267 interventi** per attività di prevenzione o disinquinamento. I **controlli** eseguiti a livello nazionale per la **salvaguardia ambientale** (inclusa l'attività di campionamento delle acque svolta dal personale tecnico dei LAM) sono stati **181.429**, superando così il *target* prefissato di **175.500**, con un indice di efficacia pari a **1,03**.

I contesti ed i risultati dello sforzo compiuto sono appresso riportati:

- **66** nuovi casi di grave/medio inquinamento;
- **301** nuovi casi di piccoli inquinamenti;
- **633** interventi di disinquinamento
- **355** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- **148** sequestri penali eseguiti;
- **350** illeciti amministrativi contestati.

Per ciò che concerne la tutela del **patrimonio archeologico sommerso**, le missioni effettuate dalla componente navale per la vigilanza sui beni in questione sono state **2.119** che, sommate a quelle eseguite per il controllo sulle riserve marine, risultano di poco inferiori al *target* programmato (6.918 missioni effettuate su 7.750 previste).

I militari appartenenti ai cinque **Nuclei subacquei** del Corpo hanno effettuato, tra l'altro, una serie di interventi che hanno condotto al rinvenimento di **364 reperti** storici consegnati alle competenti Soprintendenze, mentre le squadre di personale a

terra hanno complessivamente eseguito **2.223 controlli** su siti archeologici presenti lungo le coste.

Passando alla **sorveglianza sullo sforzo di pesca** e sulle attività economiche connesse, c'è da dire che è istituito, presso la Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) che, nell'espletamento dei propri compiti, si avvale delle strutture periferiche presenti presso ciascuna delle 15 Direzioni marittime, denominate Centro di controllo area pesca (CCAP).

Con l'entrata in vigore del nuovo regolamento "controlli" e delle disposizioni europee, oltre ai compiti di monitoraggio e contrasto alle attività illegali sull'intera filiera di pesca, il CCNP è stato individuato quale responsabile della tenuta del Registro nazionale delle infrazioni, dove confluiscono tutti gli illeciti commessi in materia di politica comune della pesca.

Nel 2021 gli interventi di **controllo sulla filiera di pesca**, fisicamente eseguiti sia in mare che a terra, sono stati **107.947**. L'obiettivo prefissato di **104.150** controlli è stato, pertanto, raggiunto e superato con un indice di efficacia pari a **1,04**.

I controlli eseguiti **a terra** da squadre di personale appositamente formato hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso, anche con operazioni complesse coordinate a livello nazionale, per verificarne la tracciabilità ed il suo corretto stato di conservazione, a tutela dei consumatori. I controlli effettuati **in mare** a bordo delle unità da pesca hanno riguardato, piuttosto, l'utilizzo delle attrezzature da pesca consentite e la regolarità/validità delle autorizzazioni, dotazioni, equipaggiamenti dei pescherecci stessi.

I risultati complessivi dell'attività svolta sono di seguito riportati:

- **136.195** miglia nautiche percorse dai mezzi navali;
- **105** ore di volo effettuate dalla componente aerea;
- **181** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- **131** sequestri penali eseguiti;
- **4.064** illeciti amministrativi contestati;
- **5.151** quintali di prodotti ittici sequestrati;
- **3.406** attrezzi da pesca sequestrati.

## Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici”

### Obiettivi strategici correlati:

#### 2.1 Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR

Tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” al programma 14.11 “*Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali*”.

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 quattro 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.

Il Ministero come di consueto ha richiesto alle Società Concessionarie di trasmettere con cadenza mensile le schede con i dati sugli avanzamenti dei lavori, al fine di verificarne il corretto andamento ed intervenire, laddove fosse possibile, nella risoluzione di eventuali problemi ostativi. Oltre ad acquisire tali informazioni, le competenti strutture del Ministero hanno provveduto ad effettuare riscontri sui lavori in corso di esecuzione, in occasione del secondo semestre, tramite gli Uffici Ispettivi Territoriali, i quali hanno redatto apposite relazioni sui singoli interventi.

In cinque casi su dieci (interventi 2, 3, 6, 9, 10) gli avanzamenti conseguiti sono stati inferiori a quelli previsti, a differenza delle altre cinque opere che invece risultano con avanzamenti superiori a quelli previsti. Complessivamente considerando tutti i dieci interventi, la produzione nel corso del 2021 risulta con un decremento solo del 2% rispetto alle previsioni di inizio anno. 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, anche se l’emergenza epidemiologica ha influenzato il raggiungimento degli obiettivi programmati.

I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione realizzata nel corso del 2021 è risultata pari al 98% circa rispetto a quella prevista ad inizio anno per problematiche relative ai finanziamenti e ritardi registrati per problematiche di carattere contrattuale e tecniche insorte durante l’esecuzione dei lavori.

PAGINA BIANCA

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

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/20	Produzione stimata anno 2021	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/21	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/21	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/21	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/21	Importo produzione complessiva REALIZZATA al 31/12/21
1	<b>Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogerole Rocca.</b> 1° lotto: Fontevivo - Treccasali - Terre Verdiane	254,20	195,90	44,30	240,20	94,49%	23,00	21,30	249,957
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	60,90	15,10	17,50	32,60	53,53%	9,30	8,20	28,413
3	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1	179,40	170,80	8,60	179,40	100,00%	6,90	1,70	175,655
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	154,80	114,10	19,30	133,40	86,18%	9,50	9,80	133,528
5	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2	383,20	285,80	46,80	332,40	86,74%	34,10	12,70	370,823
6	<b>Autostrada A4 Milano - Brescia.</b> Interventi di ammodernamento ed adeguamento dal km 121+000 al km 124+975. Lotto 2,3	26,50	10,80	12,50	23,30	87,92%	8,20	4,30	18,636
7	<b>Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano.</b> Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate)	77,80	75,90	0,50	76,40	98,20%	0,30	0,20	76,602
8	<b>Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano.</b> Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2	169,60	117,90	22,40	140,30	82,72%	11,20	11,20	141,164
9	<b>Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano.</b> Lotto di completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	57,50	51,50	6,00	57,50	100,00%	4,80	1,20	5,467
10	<b>Autostrada A1 Milano - Napoli.</b> Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord	146,30	92,60	42,80	135,40	92,55%	21,80	21,00	120,508
	<b>Totale</b>	1.510,20	1.130,20	220,70	1.350,90	89,45%	129,10	91,60	1.320,75

***Riguardo la definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, con le modalità e i tempi previsti dall' articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019 n. 162***, il Ministero è impegnato nell'attività istruttoria delle proposte di aggiornamento dei piani, che termina con l'invio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) delle relazioni istruttorie

L'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 ha infatti, stabilito che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Entro il 30 marzo 2021, i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. Il complesso iter di approvazione di un Piano Economico Finanziario (PEF) coinvolge diversi soggetti istituzionali: Mims (Concedente), ART, CIPESS e il NARS che intervengono in diverse fasi, ognuno per la propria parte di competenza. Il Concedente Mims dopo aver svolto la propria attività istruttoria ed acquisiti i pareri delle altre Amministrazioni emana di concerto con il Mef il decreto di approvazione del PEF che deve essere registrato dalla Corte dei conti. Ciò premesso, si segnala che nel corso del quarto trimestre 2021 non sono stati ricevuti PEF dalle concessionarie autostradali, tuttavia per i Piani trasmessi in precedenza ha continuato la fondamentale attività interlocutoria con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti fornendo tutte le integrazioni e i riscontri alle richieste pervenute dalla stessa, mediante la predisposizione di relazioni, note e pareri.

Per gli ***interventi riguardanti le infrastrutture stradali di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A.***, il Ministero esegue periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi riportando le risultanze delle verifiche in schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera. L'obiettivo per il 2021, si è sviluppato attraverso le attività di vigilanza sull'esecuzione delle opere comprese nel Programma degli interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016 (art. 15-ter decreto-legge n. 189/2016, convertito in legge n. 229/2016; O.C.D.P.C. n. 408/2016). Il soggetto attuatore è l'apposita struttura di ANAS S.p.A. E' necessario sviluppare le reti già realizzate, intervenendo prioritariamente sulla manutenzione o sulla sostituzione delle opere esistenti, per recuperarne e/o migliorarne la funzionalità, mettendo in sicurezza i punti di collegamento che rivestono una funzione di vitale importanza per l'economia dei territori, con l'obiettivo di decongestionare e fluidificare il traffico, rendendo più agevoli gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci.

Il Ministero deve assicurare il coordinamento operativo e il monitoraggio come stabilito all'art. 4, comma 4, nonché, in via generale, le funzioni previste dall'art. 4, comma 3, dell'ordinanza n. 408/2016 del Programma (PIANO SISMA 2016) e

ai sensi dell'ordinanza n. 444/2017 esegue, attraverso sopralluoghi sui cantieri di cui al predetto Programma, periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo volte a verificare lo stato di realizzazione degli interventi e la coerenza rispetto alla programmazione. Le risultanze delle verifiche sono illustrate in schede appositamente predisposte al fine di monitorare eventuali ritardi o ricorso a varianti in corso d'opera.

L'obiettivo si articola, pertanto, nelle seguenti azioni:

- 1) Individuazione degli interventi da monitorare;
- 2) Sopralluogo in cantiere e redazione contestuale di verbale di visita;
- 3) Redazione di schede riassuntive dello stato di avanzamento dei lavori dell'opera monitorata;
- 4) Relazione conclusiva sui monitoraggi con osservazioni, valutazioni e, eventuali, proposte di azioni migliorative, nonché acquisizione di fattori indicativi di criticità ricorrenti discendenti dall'applicazione dell'attuale quadro normativo di settore.

Quattro 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 2021 è solamente di circa il 70% rispetto a quella programmata.

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

n.	OPERE	Ente Attuatore	Codice Progetto	Regione	Provincia	Comune	Tipologia	Fase in corso	Importo lavori	Consegna lavori	Fine lavori	% lavori
1	S.C. Matera - S.C. Vallecchia (AP) - Interventi di ripristino della transitabilità, reti paramassi e corpo stradale	Anas	C3AP06_E_1801	Marche	Ascoli Piceno	Acquasanta Terme	Corpo stradale	Appalto Lavori	4.197.139,72	15/02/2021	ottobre 2021	65%
2	S.P. 168 "Agelli-Pastina" - Interventi di stabilizzazione del versante	Anas	P2AP19_E_1801	Marche	Ascoli Piceno	Roccafluvione	Barriere e protezioni	Lavori in corso	6.094.612,93	30/09/2020	luglio 2021	90%
3	S.S. 685 Tre Valli Umbre - Lavori urgenti di ripristino del versante e posa in opera di barriere paramassi al km 45+000 circa	Anas	S1PG01_E_1802	Umbria	Perugia	Vallo di Nera	Barriere e protezioni	Appalto Lavori	998.706,55	01/02/2021	luglio 2021	ultimato
4	S.S. 4 - Lavori di ripristino delle strutture del Viadotto Cantoniere tra il km 135+993 e il km 136+419 dissestato a seguito degli eventi sismici	Anas	S1RI02_E_1703_2	Lazio	Rieti	Anatrice	Opere d'arte	Lavori in corso	3.595.869,05	16/03/2018	ottobre 2021	45%
5	Ex S.S. 80 - Interventi di ripristino del viadotto S. Gabriele	Anas	C3TE01_E_1701_2	Abruzzo	Teramo	Teramo	Opere d'arte	Lavori in corso	2.300.000,00	11/06/2020	giugno 2021	65%
	<b>Totale</b>								<b>17.186.328,25</b>			

73

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 ciclovia ammontano ad euro 14.884.521,39, come stimato da Roma Capitale. Tale ciclovia 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 Regioni 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, GRAB di Roma, Ciclovia VEN-TO e Ciclovia del SOLE.

Nel corso del 2019 l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia GRAB si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico ed è stato finanziato il progetto definitivo della intera ciclovia.

Nel corso del 2020, in ordine cronologico, sono stati istruiti e ammessi alle ulteriori fasi di progettazione altri tre progetti di fattibilità tecnica ed economica, tutti esaminati dai rispettivi Tavoli tecnici operativi: ciclovia VEN-TO, ciclovia SOLE, ciclovia Acquedotto pugliese.

- L'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia VEN-TO si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico e sono stati finanziati i progetti definitivi dei primi lotti funzionali.

- Il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia SOLE si è concluso con il parere favorevole del Tavolo tecnico ed sono stati finanziati i progetti definitivi dei primi lotti funzionali.
- Infine, il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia Acquedotto pugliese è stato esaminato dal Tavolo tecnico.

Nel corso dell'anno 2021 sono stati esaminati i progetti di fattibilità tecnica ed economica delle seguenti ciclovie: Ciclovia Tirrenica, Ciclovia Trieste - Venezia, Ciclovia Adriatica, Ciclovia della Magna Grecia, Ciclovia del Garda e Ciclovia della Sardegna, pervenuti da parte delle Regioni capofila a partire dal 31 agosto 2021, progetti che individuano anche il 1° lotto funzionale da realizzare con finanziamento assegnato dal DM 29 novembre 2018, n. 517.

Per ognuno di essi è stato convocato il relativo Tavolo tecnico operativo ai fini del parere, previa istruttoria da parte del Mims di concerto con il Ministero della cultura. La predetta valutazione si è conclusa positivamente per la Ciclovia della Sardegna e pertanto si sta procedendo alla erogazione del secondo acconto, finalizzato alla realizzazione del 1 lotto funzionale.

Per le ciclovie Tirrenica, Trieste - Venezia, Adriatica, della Magna Grecia e del Garda sono state richieste integrazioni e approfondimenti, soprattutto per quanto concerne l'aspetto paesaggistico e della sostenibilità.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, finanziato con la disciplina del REGOLAMENTO (UE) 2021/241, nell'ambito della Missione 2 Rivoluzione verde e transizione ecologica - componente M2C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - investimento 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica, assegna l'importo complessivo di euro 600.000.000,00 alla realizzazione della rete nazionale delle ciclovie. In particolare, la misura M2C2 -investimento 4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica prevede una dotazione di 400 milioni di euro per la realizzazione di "Ciclovie turistiche" per il quale si prevede, entro il giugno 2026, la costruzione di almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili.

In attuazione di quanto previsto dal PNRR il Ministero si è attivato per assegnare alle Regioni e alla Provincia Autonoma di Trento e Città metropolitana di Roma 400 milioni per gli anni dal 2021 al 2026, per la realizzazione di almeno 1235 chilometri aggiuntivi.

Infine, nell'ambito dello stesso obiettivo strategico, il Ministero si è posto due obiettivi per il 2021, quello di definire un ***piano a medio termine degli interventi sulle infrastrutture per realizzare una mobilità sostenibile, anche alla luce dei progetti contenuti nel PNRR*** e la realizzazione di un ***sistema informativo per il monitoraggio dell'attuazione del PNRR*** per quanto di competenza del Ministero. Riguardo quest'ultimo obiettivo, la direzione generale competente in materia di sistemi informativi e statistici ha sviluppato nel corso dell'anno un Piano dei fabbisogni informativi a supporto dell'attuazione del PNRR, concordato con le strutture coinvolte e pianificato la realizzazione del sistema informativo, tenendo conto ed inglobando, per quanto possibile, le piattaforme e le applicazioni già esistenti.

## 2.2 Attuazione tempestiva dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistiche", al programma 14.10 "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".

L'obiettivo strategico è stato articolato in cinque obiettivi operativi, finalizzati alla recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente attraverso anche l'utilizzo di fondi specifici, quali quello della progettazione degli enti locali, quello per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari del Paese, quello del programma nazionale qualità dell'abitare e infine quello al sostegno per il completamento delle opere.

### *degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica;*

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:

- a) **interventi di non rilevante entità (linea A)** finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento energetico. Si considerano di non rilevante entità gli interventi di importo inferiore a 15.000 euro da realizzarsi entro sessanta giorni dal provvedimento regionale di concessione del finanziamento. 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;
- b) **interventi di ripristino (linea B)** di alloggi di "risultato" (ovvero non assegnati) e di manutenzione straordinaria da attuare mediante la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per alloggio:
  - b.1. efficientamento energetico degli organismi abitativi mediante il miglioramento dei consumi di energia e l'innalzamento di almeno una classe della prestazione energetica o la riduzione di almeno il 30% dei consumi registrati nell'ultimo biennio di utilizzazione dell'immobile;
  - b.2. messa in sicurezza delle componenti strutturali degli immobili mediante interventi di adeguamento o miglioramento sismico;
  - b.3. rimozione manufatti e componenti edilizie con presenza di materiali nocivi e pericolosi quali amianto, piombo, ecc.;
  - b.4. superamento delle barriere architettoniche;

- b.5. manutenzione straordinaria sulle parti comuni dell'organismo abitativo e su quelle di pertinenza;
- b.6. frazionamenti e accorpamenti con rinnovo e sostituzione di parti anche strutturali degli edifici.

Gli alloggi recuperati sono assegnati prioritariamente alle categorie sociali individuate dall'art. 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, (conduttori 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) a condizione che detti soggetti siano collocati utilmente nelle graduatorie comunali per l'accesso ad alloggi di edilizia residenziale pubblica.

Per quanto concerne i profili finanziari si evidenzia che con il richiamato decreto 16 marzo 2015 è stato effettuato il riparto tra le regioni della dotazione iniziale di 67,9 milioni per gli interventi di non rilevante entità (di linea a)) finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento energetico, nel limite di 15 mila euro ad alloggio da assegnare prioritariamente, come detto, alle categorie sociali individuate dall'art. 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9 sottoposte a procedure esecutive di sfratto.

Con il medesimo decreto è stata inoltre ripartita la disponibilità di euro 400.230.784,50 da destinare agli interventi della linea b) di ripristino e di manutenzione straordinaria anche delle parti comuni, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per ciascun alloggio. Con riferimento agli interventi di linea a), si sono poi aggiunti ulteriori 25 milioni rinvenienti dall'articolo 14 del decreto-legge 25 novembre 2015 n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9 (c.d. decreto "Giubileo").

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 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 rimodulazioni del programma degli interventi.***

Con decreto 21.12.2017 sono state approvate rimodulazioni formulate dalle regioni, Nel 2020 sono pervenute alla Direzione generale n.11 nuove proposte di rimodulazioni di cui risultano approvate quelle presentate dalla Regioni Lombardia, Veneto e Lazio mentre le restanti rimodulazioni sono in corso di istruttoria anche a seguito di richiesta di documentazione integrativa per portare a conclusione il procedimento autorizzativo. In tale contesto va osservato che le rimodulazioni sono spesso conseguenza di una non sempre puntale e circostanziata programmazione degli interventi di recupero da parte dei comuni e degli ex Iacp e di una non sempre compiuta fattibilità tecnico ed economica delle singole proposte

**Riprogrammazione risorse non utilizzate sulla linea A** Nel corso del 2020 la Direzione generale ha svolto una puntuale ricognizione finanziaria delle risorse assegnate per gli interventi di line a) dalla quale è emersa un parziale non utilizzo di dette risorse per mancata programmazione unitamente a economie rinvenienti da interventi già conclusi, per un ammontare complessivo di 23,6 milioni. Al fine di ripartire tra le regioni la disponibilità accertata con decreto dipartimentale 13.11.2020, n.189 è stato effettuato, sulla base del nuovo fabbisogno comunicato dalle regioni, il riparto di detta disponibilità. Nel mese di dicembre 2020, sono state parzialmente trasferite (per complessivi euro 9.051.215,00) le quote spettanti a ciascuna regione in rapporto alla effettiva disponibilità di cassa esistente sul capitolo di bilancio 7443 p.g.1 a fronte del totale da trasferire pari a 19.335026,83. Il completamento delle erogazioni avverrà nel corso dell'esercizio finanziario 2021, ad avvenuta reiscrizione in bilancio delle somme necessarie.

#### **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 stanziati 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.

Alla data del 20.12.2020 le risorse erogate sulla linea di intervento a) ammontano ad euro 72.284.892,73. Le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea b) sono pari ad euro 372.358.376,85, di cui 3.872.526,98 trasferite nel corso dell'esercizio finanziario 2020.

Per quanto attiene alle risorse stanziati dall'art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 pari a 321,116 milioni e ripartite con il decreto ministeriale 3 ottobre 2018 il totale delle risorse trasferite ammonta ad euro 95.337,947,04 di cui 7.312.064,22 nel corso del 2020.

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.

Alla fine di dicembre 2021 le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea *b*), a valere sulle risorse di cui al decreto interministeriale 16 marzo 2015, sono pari ad euro 374.078.869,01 di cui 4.230.493,82 trasferite nel 2021.

Per quanto attiene alle risorse stanziato dall'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 pari a 321,116 milioni e ripartite con il decreto ministeriale 3 ottobre 2018 il totale delle risorse trasferite ammonta ad euro 135.470.891,79 di cui 38.392.714,19 trasferite nel 2021.

### ***L'avanzamento del programma***

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

Gli alloggi ammessi a finanziamento statale sono complessivamente 42.490.  
Le unità abitative ultimate risultano pari a 10.873.

Gli alloggi assegnati agli aventi titolo sono in totale 4.899 di cui n. 32 unità assegnati ai conduttori individuati ai sensi della legge 8 febbraio 2007, n. 9 con provvedimenti di rilascio per finita locazione.

### ***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.

Ovviamente i ritardi nella realizzazione degli interventi, con conseguente rallentamento nella spesa e nel conseguimento degli obiettivi prefissati, maggiormente determinati negli ultimi due anni a causa dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, si ripercuotono nell'assegnazione degli alloggi.

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 2030, "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.

Ai sensi dell'articolo 1, comma 1080 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 è stato emanato il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 febbraio 2019, n. 46, registrato alla Corte dei Conti in data 12 marzo 2019 e pubblicato sul sito del Ministero, che assegna le risorse agli enti locali per la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di esclusiva proprietà dell'ente e con destinazione d'uso pubblico, con priorità agli edifici e alle strutture scolastiche, inseriti nella programmazione dell'ente.

È stata sottoscritta una Convenzione con Cassa depositi e prestiti S.p.A. per la definizione dell'attività di supporto e assistenza tecnica da fornire alla Direzione per la gestione del Fondo.

Il decreto del Ministro n. 46 del 18 febbraio 2019 stabilisce, altresì, di ripartire lo stanziamento annuo pari a 30 milioni, destinato a Province, Città metropolitane e Comuni, nel seguente modo:

- a) 4.975.000,00 euro alle città metropolitane;
- b) 12.437.500,00 euro alle province;
- c) 12.437.500,00 euro ai comuni; al netto di una quota pari allo 0,5 per cento destinata alle succitate attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo, fornite da Cassa depositi e prestiti S.p.A.

In attuazione della convenzione sottoscritta con Cassa depositi e prestiti S.p.A. sopracitata, predetta Cassa ha predisposto l'applicativo informatico attraverso il quale gli Enti locali interessati al cofinanziamento statale hanno potuto avanzare richiesta di accesso al Fondo.

Relativamente alle Province e alle Città Metropolitane, alla data di chiusura della suddetta finestra temporale, e a seguito di apposita istruttoria, sono risultate

ammissibili n. 272 progettazioni per un valore complessivo di € 20.471.335,56 così ripartite: - n. 216 progettazioni delle Province ammissibili per un valore pari ad € 14.757.361,91, risultando pertanto un'economia di € 10.117.638,09; - n. 56 progettazioni delle Città Metropolitane ammissibili per un valore pari ad € 5.713.973,65, risultando pertanto un'economia di € 4.236.026,35; generando, pertanto, un'economia complessiva pari ad € 14.353.664,44. All'esito di tale procedura è stato emanato il decreto direttoriale n. 14665 del 14 novembre 2019 di ammissione a cofinanziamento delle progettazioni presentate da Province e Città Metropolitane a valere sulle risorse stanziato per gli esercizi 2018 e 2019. Con successivo decreto direttoriale n. 15362 del 28 novembre 2019, sono state impegnate le risorse relative alle progettazioni ammesse a cofinanziamento statale sugli stanziamenti 2018/2019 e, con decreto direttoriale n. 15475 del 29/11/2019, sono stati erogati gli acconti pari al 60% degli importi ammessi a cofinanziamento statale, come previsto dall'art. 9 del decreto direttoriale n. 6131 del 20 giugno 2019. Relativamente ai Comuni, alla data di chiusura della predetta finestra temporale, e a seguito di specifica istruttoria, sono risultate ammissibili n. 1663 progettazioni per un valore complessivo di € 53.369.772,02.

Nel primo semestre del 2021 per i Comuni ammessi, che chiameremo "**Comuni 2018-2019**" è iniziata l'erogazione del pagamento del saldo secondo l'ordine di arrivo delle richieste degli enti e si è proceduto quindi all'emanazione di ventiquattro decreti corrispondenti alle richieste pervenute.

Per i Comuni ammessi con Decreto direttoriale n.7896 del 5 giugno 2020, che chiameremo "**Comuni 2020**", sono stati completati i decreti di impegno per il 100% dell'importo ammesso a finanziamento e sono stati redatti i decreti di pagamento dell'acconto del 60% dell'importo cofinanziato.

Nel secondo trimestre 2021 è proseguito l'iter per la stesura dello schema di **decreto ministeriale per la nuova programmazione 2021-2023** concernente i criteri e le modalità di accesso, selezione e finanziamento dei progetti, per il quale sono state introdotte alcune variazioni rispetto al precedente testo, volte a superare le criticità emerse in fase di prima applicazione delle norme, anche se in continuità con i contenuti stabiliti per il primo triennio.

La bozza del decreto, il 10 maggio 2021, è stata sottoposta all'esame della Conferenza tecnica con i rappresentanti del Ministero della Finanze, delle Regioni, dell'ANCI e dell'UPI, all'esito della quale è stata poi formulata una nuova versione che recepisce le osservazioni scaturite in quella sede.

Nel terzo trimestre del 2021 sono proseguite le attività per l'erogazione del saldo per gli interventi dei "**Comuni 2018-2019**" con la decretazione di n. 80 provvedimenti. Con decreto direttoriale 8305 del 13/07/2021 (Visto UCB n.1095 del 21/09/2021) si è autorizzato l'impegno per gli interventi delle "**Province e Città metropolitane 2020**".

È continuata l'assistenza agli enti, in relazione sia alla richiesta di chiarimenti, sia in merito alla risoluzione di errori di compilazione dei dati da parte degli enti stessi sulla piattaforma di Cassa depositi prestiti. È stata inoltre inserita sul portale la funzionalità per l'inserimento della data di approvazione della progettazione cofinanziata da parte degli enti, mentre quella per la rendicontazione è in produzione da parte degli informatici e potrà essere disponibile per la fine dell'anno.

Con il Decreto direttoriale n.7896 del 5 giugno 2020, erano stati ammessi a cofinanziamento gli interventi dei Comuni fino alla posizione 1612 dei 1667 ammissibili. Poiché sono a disposizione dei fondi residui sul Capitolo 7009 relativo al primo triennio, è stato richiesto ai Comuni, le cui progettazioni sono collocate dalla posizione 1612 alla 1667 della graduatoria generale approvata, di comunicare l'eventuale interesse per l'accesso al cofinanziamento del Fondo progettazione Enti locali. È stata quindi inviata la nota n.10285 del 20/08/2021 agli enti interessati, che hanno inviato n. 23 manifestazioni di interesse per l'accesso al finanziamento. È stato quindi predisposto il nuovo decreto per lo scorrimento ed esaurimento della graduatoria

del triennio 2018-2020, n.13175 del 21.10.2021. Nel quarto trimestre del 2021 sono proseguite le attività per l'erogazione del saldo per gli interventi dei "Comuni 2018-2019" con la decretazione di ulteriori n. 116 provvedimenti.

Relativamente ai "Comuni 2020" sono iniziate le attività per l'erogazione del saldo con la decretazione di n. 54 provvedimenti.

Sono stati anche autorizzati i pagamenti dell'acconto per alcuni enti che avevano riscontrato problemi relativamente alla compilazione dei dati sul portale di Cassa depositi e prestiti, in particolare i decreti n. 14342 del 15.11.2021 e 15326 del 25.11.2021 per il Lazio, n.14763 del 18.11.2021 per l'Abruzzo, n.14346 del 15.11.2021 per il Piemonte, n.14341 del 15.11.2021 la Campania e n. 14765 del 18.11.2021 per l'Emilia-Romagna.

Per quanto riguarda le "Province e Città metropolitane 2020", con decreto n.12898 del 19.10.2021 è stata autorizzata l'erogazione dell'acconto del 60% a n. 6 Città Metropolitane e n. 27 Province per un totale di euro 3.600.183,95.

Nel corso del terzo e quarto trimestre è iniziata anche l'attività per la restituzione degli importi erogati ai "Comuni 2018-2019" che hanno comunicato la rinuncia al cofinanziamento o non hanno avviato le procedure di gara, in particolare sono stati redatti n. 42 decreti di restituzione.

Per quanto riguarda invece la nuova programmazione 2021-2023, il decreto ministeriale concernente i criteri e le modalità di accesso, selezione e finanziamento dei progetti è stato firmato il 10/08/2021 con prot. n. 322. È stato pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dopo la registrazione alla Corte dei Conti il 26/09/2021 al n. 2815 e all'Ucb il 13/09/2021 con il n. 2361.

Con il decreto ministeriale 322 del 10/08/2021 si passa dal cofinanziamento per una percentuale massima dell'80% del triennio 2018-2020 al finanziamento complessivo per gli interventi relativi a studi di fattibilità, progetti definitivi ed esecutivi relativi alla messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche. L'erogazione è prevista in due soluzioni, con un acconto del 40%. Aumenta inoltre la quota massima assegnabile ad ogni progetto presentato dal Comune da 60.000 a 100.000 euro.

***Il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché" per la project review delle infrastrutture"***

Il "Fondo per la progettazione degli interventi prioritari" è destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità

sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali. Le risorse, pari ad 80 milioni di euro l'anno, dal 2018 al 2020, sono destinate alle 14 città metropolitane, ai Comuni capoluogo di provincia, ai Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, alle 15 Autorità di sistema portuale.

Alla fine del 2019 è stato pubblicato il decreto di approvazione dell'elenco dei progetti ritenuti ammissibili, che sblocca il 50% del finanziamento. Gli enti beneficiari devono provvedere, entro 3 mesi dalla pubblicazione del decreto di approvazione, alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio di progettazione e, entro i successivi 9 mesi, all'aggiudicazione del servizio di progettazione. L'aggiudicazione sblocca il restante 50% del finanziamento. Nel corso del 2020, il procedimento si ripete: gli enti presentano le domande di ammissione al finanziamento, il Ministero approva l'elenco dei progetti ritenuti ammissibili, gli enti bandiscono la gara per l'affidamento del servizio di progettazione, affidano il servizio, approvano il progetto e ricevono le previste quote di cofinanziamento.

Il fondo è destinato a finanziare la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, nonché la project review delle infrastrutture già finanziate; le risorse assegnate sono destinate alla redazione di progetti di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di progetti relativi ad opere portuali.

**Beneficiari del fondo:**

- 15 Autorità di sistema portuale, individuate ai sensi della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modifiche ed integrazioni;
- 14 Città metropolitane, istituite con la Legge n.56 del 17 aprile 2014; - 14 Comuni capoluogo di Città Metropolitane;
- 36 Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma e i Comuni con popolazione superiore a 100.000,00 abitanti.

**Attuazione del Programma.** L'attuazione del programma si è svolta in due differenti fasi a causa di un reintegro di risorse precedentemente ridotte ai sensi dell'articolo 1, comma 115 della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

Prima fase: A seguito di pubblicazione del D.M. 171/2019 e del D.D. 8060/19, che ha stabilito le modalità e i termini per la presentazione delle proposte per l'accesso alle risorse da parte degli Enti beneficiari, in data 7 novembre 2019 si è conclusa la procedura di presentazione delle proposte da parte degli enti beneficiari, con la presentazione di 70 proposte, su 80 beneficiari (9 non hanno presentato la proposta ed una è pervenuta in ritardo).

A seguito dell'approvazione sono stati predisposti tutti i decreti di approvazione delle proposte di ammissione al finanziamento e di autorizzazione all'impegno pluriennale di spesa per ciascun Ente beneficiario, per un totale pari ad € 71.010.129,00. A seguito dell'approvazione è stato erogato a ciascun beneficiario il 50% del finanziamento, per tutte le annualità del finanziamento per un totale di € 35.505.064,50.

Nel corso del 2021 i beneficiari hanno aggiudicato definitivamente servizi di progettazione per circa il 10% di quanto impegnato e sono state erogate le rate di saldo al netto delle economie di gara per un importo pari ad € 7.151.679,52 di cui € 6.491.311,32 per saldi su progetti di cui all'Elenco A ed € 660.368,20 per

aggiudicazioni di progetti di cui all'elenco B finanziati con le economie di gara approvate.

Pertanto, con i suddetti importi sommati a quanto erogato nel 2020 per € 39.616.904,90 si determina lo stato di attuazione al 2021 relativamente alle erogazioni di importo pari ad € 46.768.584,42.

Seconda fase: Le risorse precedentemente ridotte ai sensi dell'articolo 1, comma 115 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 sono state reintegrate con la sottoscrizione del D.M. 594 in data 23 dicembre 2019 di reintegro di 30 milioni di euro per l'annualità 2019.

Tali risorse sono state assegnate per le stesse finalità quindi per “la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, nonché la project review delle infrastrutture già finanziate” e quindi destinate alla redazione di progetti di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani, di progetti attuativi degli stessi e di progetti relativi ad opere portuali. Gli enti beneficiari coinvolti hanno presentato le proposte progettuali secondo le modalità del D.D. 8060/19 con la facoltà per gli Enti beneficiari che non avevano presentato l'istanza per accedere alle risorse stanziare con il DM n. 171/2019 per il triennio 2018-2020 entro i termini stabiliti dal DD 8060/2019 o che, in quella presentata, avevano fatto richiesta solo di parte del finanziamento di inviare la proposta integrata con le risorse aggiuntive di cui al DM 594/2019. Quindi le risorse assegnate ai beneficiari, pari a euro 30.000.000,00 per l'anno 2019, sono destinate alla progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, alla project review delle infrastrutture già finanziate ed alla predisposizione dei PUMS e dei PSM ed alla progettazione di interventi previsti nei precedenti piani e di interventi relativi alle infrastrutture portuali, così come definito nel Decreto Ministeriale n. 594 del 23 dicembre 2019. Inoltre, sono disponibili, per le stesse finalità, i residui non utilizzati ammontanti ad € 8.863.803,52 relativi alle annualità 2018-2019-2020.

In data 4 agosto 2020 si è conclusa la procedura di presentazione delle proposte da parte degli enti beneficiari e, in considerazione del termine che scadeva in un periodo complesso, dovuto alla pandemia che ha rallentato la possibilità di presentazione delle domande, con D.M. del 29 settembre 2020 n. 418 sono stati riaperti i termini fissati per la scadenza del 4 agosto stabilendo la nuova scadenza per il 19 novembre 2020.

Tra la prima e la seconda scadenza sono pervenute n. 66 proposte. Come in precedenza è stato nominato un gruppo di lavoro per l'esame delle stesse, che ha concluso i lavori in data 11 dicembre 2020. A seguito di tale approvazione sono stati predisposti tutti i decreti di approvazione delle proposte di ammissione al finanziamento e di autorizzazione all'impegno pluriennale di spesa per ciascun Ente beneficiario per un totale pari ad € 25.171.520,49 Anche per i residui relativi al 2018 – 2020 sono stati predisposti i decreti di ammissione al finanziamento e di autorizzazione all'impegno pluriennale di spesa per ciascun Ente beneficiario che ne aveva fatto richiesta per un totale pari ad € 4.646.742,00

Nel corso del 2021 sono state erogate le rate di acconto per tutti i beneficiari di importo totale pari ad € 14.909.131,25 e rate di saldo per servizi di progettazione aggiudicati di importo pari ad € 848.598,49.

*Sintesi dello stato di attuazione dell'attività*

- Interventi finanziati ex D.M.171/2019: n. 70 € 71.010.129,00
- Importi erogati al 31/12/2021 € 46.768.584,42
- Interventi conclusi al 31/12/2021 - il 16% per un importo di: € 11.263.519,91
- Interventi finanziati ex D.M. 594/2019 e residui DM 171/2018: n. 66 € 29.848.262,49
- Importi erogati al 31/12/2021 € 15.757.729,74
- Interventi conclusi al 31/12/2021 € 848.598,49

*Monitoraggio dell'attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno**(Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)**Totale impegnato D.M.171/19*

€ 71.010.129,00

100%

*Totale erogato D.M.171/19 fino al 2021*

€ 46.768.584,42

100%

*Totale erogazioni regioni del Sud-Italia fino al 2021*

€ 28.089.978,01

60% circa

*Monitoraggio dell'attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno**(Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)**Totale impegnato D.M.594/19 e Residui DM 171/19*

€ 29.848.262,49

100%

*Totale erogato fino al 2021*

€ 15.757.729,74

22%

*Totale impegnato Regioni del Sud-Italia*

€ 11.771.551,74

39% circa

*Totale erogato Regioni del Sud-Italia fino al 2021*

€ 5.918.022,27

38% circa

Il comma 437 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, ha istituito un **Fondo denominato “Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”**, finalizzato a riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all’edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l’accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici, nonché a migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un’ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall’Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City).

Il successivo comma 438 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, siano definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte, corredate dal relativo cronoprogramma di attuazione, che le regioni, le città metropolitane, i comuni capoluoghi di provincia, la città di Aosta e i comuni con più di 60.000 abitanti dovranno trasmettere al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché i tempi e le relative modalità di erogazione, e, infine, i criteri per la valutazione delle proposte da parte dell’Alta Commissione.

Ai fini della valutazione delle Proposte il comma 439 prevede l’istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di un’Alta Commissione composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, rappresentanti designati dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, dall’Associazione nazionale dei comuni italiani, dal Ministero dell’interno, dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Per l’attuazione del Programma il comma 443 della succitata legge 160/2019 ha previsto una dotazione complessiva in termini di competenza e di cassa pari a **853,81 milioni di euro**, di cui

- 12,18 milioni di euro per l’anno 2020,
- 27,25 milioni di euro per l’anno 2021,
- 74,07 milioni di euro per l’anno 2022,
- 93,87 milioni di euro per l’anno 2023,
- 94,42 milioni di euro per l’anno 2024,
- 95,04 milioni di euro per l’anno 2025,
- 93,29 milioni di euro per l’anno 2026,
- 47,15 milioni di euro per l’anno 2027,
- 48,36 milioni di euro per l’anno 2028,
- 53,04 milioni di euro per l’anno 2029,
- 54,60 milioni di euro per l’anno 2030,
- 54,64 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e

- 51,28 milioni di euro per l'anno 2033.

Nella fase di elaborazione dello schema di decreto sono stati coinvolti i soggetti interessati dalla attuazione del Programma, al fine di esaminarne i profili tecnici, giuridici, economici e finanziari indispensabili per la piena efficacia dello stesso: si sono tenuti incontri nei mesi di gennaio e febbraio 2020 con Mibact e Mef, e con le Regioni. È stato presentato il nuovo Programma e si sono illustrate le procedure per la trasmissione delle proposte, i criteri per la valutazione delle stesse e le modalità di erogazione dei finanziamenti con le Associazioni di Categoria, all'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), all'Unione delle Province d'Italia (UPI) e alle Regioni ad aprile 2020. Al termine delle presentazioni è stato richiesto l'invio di contributi scritti per eventuali suggerimenti e/o proposte integrative, ed alcune prescrizioni valutate sono state recepite nello schema del Decreto Interministeriale. Nel mese di giugno 2020 si sono tenuti incontri con rappresentanti del Mef, al fine di delineare meglio alcuni aspetti economico-finanziari del Programma. Nel corso di tali interlocuzioni è emersa la volontà di implementare il Programma al fine di renderlo più in linea con gli obiettivi europei del *Green Deal* e della *Digital Agenda*. È stato pertanto aggiunto un apposito articolo (Articolo 14 del Decreto Interministeriale) relativo al finanziamento di Proposte definite "Pilota", ad alto impatto strategico sul territorio nazionale, da cofinanziarsi anche con eventuali ulteriori risorse, come quelle europee di cui al Recovery Fund.

Il Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020 è stato pubblicato sul sito istituzionale del Ministero e contestualmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 16 novembre 2020. Da tale data sono partiti i termini per l'acquisizione delle domande da parte degli Enti interessati attraverso l'applicativo informatico accessibile attraverso la Pagina dedicata al programma presente sul sito istituzionale del MIT.

Con Decreto Ministeriale n. 474 del 27 ottobre 2020 è stata istituita presso il Ministero, l'Alta Commissione per provvedere all'esame delle proposte presentate e redigere un apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento, da approvarsi con decreto del Ministero. Successivamente, con Decreto Direttoriale n. 15870 del 17 novembre 2020, sono state indicate le modalità e tempi di presentazione delle proposte: 16 marzo 2021 termine ultimo per la presentazione delle proposte di cui all'art. 4 del D.I. 395/2020 e 15 aprile 2021 termine ultimo per la presentazione delle proposte di cui all'art. 14 c.d. "*progetti Pilota*". La composizione dell'Alta Commissione ha subito diverse integrazioni e modificazioni da ultimo riepilogate nel D.M. n. 154 del 12 aprile 2021.

A partire dalla legge di bilancio 2021 (legge 30 dicembre 2020 n. 178 - comma 1037 e seguenti) e attraverso le varie disposizioni normative succedutesi fino al Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021 al Programma è destinato un apporto finanziario di fondi PNRR, in particolare PINQuA è inserito nella Missione 5 Componente 2 Investimento 2.3 per un importo complessivo di € 2.800.000.000,00, di cui 477 milioni di Euro di risorse nazionali, con un'attuazione prevista per il periodo 2021-2026.

L'importante intervento del PNRR sul programma fa sì che le proposte pervenute sono finanziabili esclusivamente ai sensi delle disposizioni emanate per l'attuazione del PNRR, condizionandone l'utilizzo al rispetto di limiti temporali e di gestione diversi da quelli inizialmente previsti e, segnatamente, molto più stringenti.

Sono altresì stati indicati gli obiettivi fisici da rispettare, che l'Italia si è impegnata a rispettare al fine dell'accesso ai fondi, e che sono individuati in:

- n. 10.000 unità abitative (in termini sia di costruzione che di riqualificazione)
- mq. 800.000 di superficie di spazi pubblici interessati

Per la presentazione delle proposte è stata predisposta dal CED del Ministero un'apposita casella di posta elettronica dedicata ai quesiti degli enti richiedenti, con la pubblicazione delle FAQ sulla pagina dedicata al programma sul sito del Ministero. Sulla piattaforma, entro la data prevista (16/03/2021 e 15/03/2021), gli enti interessati hanno inserito le proprie proposte mediante la compilazione di un modulo (c.d. "Scheda PINQuA") contenente i dati essenziali necessari alla valutazione ed all'assegnazione dei relativi punteggi previsti dal decreto.

Entro la stessa data dovevano pervenire, con posta ordinaria, i supporti informatici contenenti la documentazione progettuale collegata alle schede inserite in piattaforma. L'inserimento in piattaforma della Scheda PINQuA compilata, ha generato automaticamente il suo invio mediante PEC alla casella di posta certificata della Direzione competente.

Sono pervenute complessivamente n. 290 proposte per € 4.585.058.256,59 di cui:

- n. 281 proposte ai sensi dell'art. 4 per complessivi € 3.826.510.296,94;
- n. 9 proposte ai sensi dell'art. 14 (c.d. Pilota) per complessivi € 758.547.959,65.

A partire da marzo 2021 l'Alta Commissione ha iniziato i propri lavori stabilendo di procedere con riunioni a scadenza settimanale in modo da poter rispettare i tempi previsti dall'art. 8 comma 2 del D.I. 395/2020 (90 giorni dalla ricezione della documentazione).

È stato necessario ricorrere a numerosi soccorsi istruttori (n. 129 richieste evase).

Con la seduta del 20 luglio 2021 si sono conclusi i lavori dell'Alta Commissione relativi alla 1° Fase – valutazione delle proposte pervenute – con conseguente formulazione dell'elenco delle proposte ammissibili a finanziamento, ai sensi del comma 2 dell'art. 8 del Decreto Interministeriale n. 395 del 16 settembre 2020, ordinato secondo il punteggio definitivo assegnato ad ogni proposta mediante il metodo dell'interpolazione lineare.

Sono state considerate ammissibili n. 271 proposte per complessivi € 4.266.644.470,29 di cui:

- n. 263 proposte ai sensi dell'art. 4 per complessivi € 3.611.336.511,29;
- n. 8 proposte ai sensi dell'art. 14 (c.d. Pilota) per complessivi € 655.307.959,00.

Il D.I. prevede all'art.9 comma 1 che entro 60 giorni dal termine dei lavori dell'Alta Commissione sia approvato con decreto del Ministro, il Programma con la individuazione delle proposte ammesse a finanziamento, fino al completo assorbimento delle risorse disponibili, ferma restando la riserva dei fondi necessari all'espletamento dell'attività di assistenza tecnica e supporto all'Alta commissione, nonché degli interventi ammessi con riserva.

Con Decreto Ministeriale n. 383 del 7 ottobre 2021, pubblicato sul sito del Mims il 4 novembre 2021 sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate da Regioni, Comuni e Città Metropolitane, per l'attuazione del

Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell’Abitare (PINQuA) per un ammontare complessivo di € 2.820.007.519,85.

Gli elenchi sono redatti tenendo conto della riserva del 40% delle risorse per le Regioni del Mezzogiorno e dell’obbligo di finanziamento di almeno una proposta per ciascuna Regione. È stata inviata a tutti gli enti titolari delle proposte ammesse e ammissibili una comunicazione di avvenuta pubblicazione contenente alcune precisazioni in merito alla comunicazione di accettazione del finanziamento. In particolare, è stato chiesto agli Enti di trasmettere entro e non oltre il 5 dicembre 2021 il cronoprogramma rimodulato e fornire esplicita conferma della volontà di accedere al finanziamento utilizzando i modelli allegati al decreto stesso.

Dal 26 ottobre è iniziata la valutazione da parte dell’Alta Commissione delle comunicazioni pervenute, che ha portato all’adozione del decreto direttoriale n. 17524 del 29/12/2021, con il quale è definitivamente individuato l’elenco delle proposte “Pilota” ammesse a finanziamento ed approvato lo Schema di Convenzione da stipulare con gli Enti beneficiari. Il decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, recante “Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi”, all’art. 47 bis ha previsto il cd “Fondo salva Opere” nonché le disposizioni generali per l’accesso al fondo. Le risorse del Fondo sono destinate a soddisfare, nella misura massima del 70 per cento, i crediti insoddisfatti dei sub-appaltatori, dei sub-affidatari e dei sub-fornitori nei confronti dell’appaltatore ovvero, nel caso di affidamento a contraente generale, dei suoi affidatari, sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari, quando questi sono assoggettati a procedura concorsuale, in presenza di contratti di lavori superiori a € 200.000,00 e di servizi e forniture superiore a € 100.000,00.

Il Fondo prevede uno stanziamento di 12 milioni di euro per l’anno 2019 e 33,5 milioni di euro per l’anno 2020 sul CAP 7011 del Bilancio dello Stato. Nel frattempo, l’art. 201, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ha disposto, al fine di garantire il rapido completamento delle opere pubbliche, di tutelare i lavoratori e sostenere le attività imprenditoriali a seguito del contagio da COVID - 19, il Fondo salva-opere di cui all’articolo 47 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, è incrementato di ulteriori 40 milioni di euro per l’anno 2020. Nel corso del 2021 il Ministero approva i decreti di riparto a seguito di istruttoria delle certificazioni prodotte dagli enti appaltanti o dai contraenti generali sulla sussistenza e la consistenza dei crediti vantati dai sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari.

Nella prevista relazione di monitoraggio trimestrale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Un altro importante obiettivo del Ministero è stato quello di **fornire impulso al completamento delle opere e al sostegno di specifiche situazioni di crisi attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo del fondo “salva opere”**.

Il decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, recante “Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi”, all’art. 47 bis ha previsto il cd “Fondo salva Opere” nonché le disposizioni generali per l’accesso al fondo. Le risorse del Fondo sono destinate a soddisfare, nella misura massima del 70 per cento, i crediti insoddisfatti dei sub-appaltatori, dei sub-affidatari e dei sub-fornitori nei confronti dell’appaltatore ovvero, nel caso di affidamento a contraente generale, dei suoi

affidatari, sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari, quando questi sono assoggettati a procedura concorsuale, in presenza di contratti di lavori superiori a € 200.000,00 e di servizi e forniture superiore a € 100.000,00. Il Fondo prevede uno stanziamento di 12 milioni di euro per l'anno 2019 e 33,5 milioni di euro per l'anno 2020 nel Bilancio dello Stato. Con l'art. 201, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 si è disposto, al fine di garantire il rapido completamento delle opere pubbliche, di tutelare i lavoratori e sostenere le attività imprenditoriali a seguito del contagio da COVID -19, il Fondo salva-opere di cui all'articolo 47 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, è stato incrementato di ulteriori 40 milioni di euro per l'anno 2020.

Nel corso del 2021 il Ministero ha approvato i decreti di riparto a seguito di istruttoria delle certificazioni prodotte dagli enti appaltanti o dai contraenti generali sulla sussistenza e la consistenza dei crediti vantati dai sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari.

È necessario rimarcare, riguardo alle attività afferenti al primo piano di riparto del Fondo, che, a seguito della registrazione del decreto direttoriale n. 8447 presso l'U.C.B. in data 16 luglio 2020 con atto n. 2494, è stata comunicata a tutti i beneficiari l'ammissione al primo piano di riparto nonché richiesto di confermare le coordinate bancarie su cui effettuare il pagamento anche ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari ai sensi dell'art. 3, comma 7 della legge 136/2010. Inoltre, ad ogni beneficiario, con la medesima nota, è stato chiesto se il credito ammesso al fondo salva opere, nonché al primo piano di riparto, fosse stato parzialmente o totalmente soddisfatto con atti esecutivi e/o con eventuali deliberazioni dei commissari giudiziari.

Ad avvenuto riscontro di quanto sopra richiesto da parte dei beneficiari, si è proceduto, in ordine cronologico, alla redazione dei decreti direttoriali degli ordini di pagamento ad impegno contemporaneo verso tutti i soggetti che avevano dichiarato vigente il credito.

Ai fini dell'esercizio della surroga, è emerso che la procedura di concordato della società Astaldi S.p.a., omologato dal Tribunale di Roma il 17 luglio 2020, prevedeva - quale modalità di soddisfo dei Creditori - non il pagamento in denaro, bensì l'attribuzione di azioni o di strumenti finanziari partecipativi. Il Ministero, dunque, nel subentrare al beneficiario del Fondo, creditore di tale concordato, si sarebbe trovato nella posizione di ricevere, in pagamento del proprio credito, azioni di Società ovvero Strumenti Partecipativi Finanziari, relativamente alla misura prevista dal meccanismo del "Fondo Salva Opere" (70% del credito originario). Per tale ragione, il Ministero si è attivato, sin dal mese di agosto 2020, con interlocuzioni con l'Avvocatura generale dello Stato e con il Mef, al fine di individuare soggetto idoneo alla gestione, per il Ministero, dei titoli da surrogare.

È emersa l'assoluta necessità di una novella legislativa che consenta di affidare ad una società in house dell'amministrazione centrale lo svolgimento di tutte le attività conseguenti alla surroga prevista dal comma 1-ter (sollecitata da ultimo con mail del 14 aprile 2021). Il Ministero ha trasmesso al competente Tribunale di Roma ed ai commissari giudiziali del concordato comunicazione di surroga all'inserimento al passivo della procedura concorsuale delle imprese creditrici di Astaldi S.p.a., unitamente all'atto di approvazione del riparto.

Nel secondo riparto risultano inserite le istanze pervenute entro il 24 gennaio 2020, debitamente certificate dalla stazione appaltante / contraente generale, ove ritenute ammissibili dalla struttura.

L'istruttoria svolta delle istanze/certificazioni da inserire nel secondo Piano di Riparto può essere così, tipologicamente, distinta:

- a) richieste di integrazioni e/o chiarimenti ai soggetti certificatori a causa di incompletezza della documentazione pervenuta;
- b) richieste di riesame delle istanze/certificazioni da parte dei soggetti certificatori, spesso anche in ragione di una dichiarata inammissibilità non adeguatamente motivata;
- c) richieste di esame o riesame delle istanze avanzate dagli operatori economici ai sensi dell'art. 3 comma 7 del D.I. 12 novembre 2019 n. 492. A riguardo preme evidenziare che, ad oggi, ancora circa 20 istanze risultano prive di riscontro da parte dei soggetti certificatori.

Le istanze/certificazioni ad oggi pervenute ed esaminate sono complessivamente 126, così suddivise in base all'esito dell'istruttoria:

1. per n. 77 istanze/certificazioni si è conclusa l'istruttoria con esito positivo e possono essere ammesse al fondo salva opere;
2. per n. 41 istanze/certificazioni si è conclusa l'istruttoria con esito negativo, per i seguenti motivi: dichiarazione di non certificabilità della stazione appaltante/contraente generale (n. 8); procedura di concordato con apertura ante 01.01.2018 (n.2); procedura di concordato con apertura post 30.06.2019 (n.1); amministrazione aggiudicatrice Regione Campania (esclusione ai sensi del comma 1- sexies dell'art. 47 del D.L. 30 aprile 2019 n. 34 come convertito dalla Legge 28 giugno 2019 n. 58) (n.5); trasmissione dell'istanza avvenuta oltre il termine del 24.01.2020 (n.20); credito soddisfatto dalla procedura concorsuale Astaldi S.p.a. (n. 5);
3. per n. 8 istanze/certificazioni si è in attesa dei riscontri alle richieste di chiarimenti/integrazioni rivolte ai soggetti certificatori: Anas S.p.a. (n.2), Terna Rete Italia S.p.a. (n.6).

L'ammontare complessivo del credito richiesto dagli istanti (per n. 77 istanze con istruttoria positiva) è pari ad € 43.996.425,90 e l'ammontare complessivo del credito certificato (per n.81 istanze/certificazioni) è pari ad € 43.393.581,55.

L'importo ammissibile al fondo salva opere per il Secondo Piano di Riparto, pari cioè al 70% del credito richiesto certificato, è di € 30.041.547,23.

Il fabbisogno complessivo per il secondo piano di riparto esorbita lo stanziamento disponibile, che è pari ad € 12.267.654,41, risultanti dalla differenza tra lo stanziamento complessivo di € 70.701.775,21 per l'annualità 2020 e 2021 e l'importo di € 58.434.120,80 da corrispondere a saldo del primo piano di riparto.

Per tale ragione, è stato necessario, anche in questo secondo piano di riparto, individuare in misura proporzionale la quota del credito ammessa al Secondo Piano di Riparto che viene immediatamente erogata: la stessa corrisponde al 40,84% circa del credito ammesso al fondo.

I Provveditorati interregionali alle opere pubbliche svolgono, tra le altre, le attività finalizzate alla realizzazione ed alla manutenzione delle opere di competenza del Ministero ovvero di quelle affidate, in convenzione, da altre Amministrazioni e/o Enti. L'obiettivo è finalizzato al rigoroso rispetto della tempistica prevista dai

programmi annuali di esecuzione degli interventi ed alla conseguente tempestiva liquidazione dei pagamenti. L'andamento delle attività di esecuzione di ciascun Provveditorato è monitorato sul cronoprogramma di un campione di 15 interventi ritenuti più significativi (sotto il profilo qualitativo, quantitativo e della rilevanza degli interessi istituzionali rappresentati dai soggetti richiedenti). Ciò ha consentito di ***accelerare la realizzazione degli interventi dei Provveditorati interregionali in materia di edilizia pubblica, in ottica di sostenibilità e resilienza, e loro monitoraggio, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo.***

### **2.3 Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistiche", al programma 14.10 "Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità" e al programma 14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali".

A partire dall'anno 2020, il Ministero ha posto come obiettivo alle sue strutture un obiettivo per dare maggiore spinta verso la piena utilizzazione dei fondi per gli investimenti destinati a contribuire alla crescita del Paese e del Prodotto interno lordo. L'obiettivo nel 2021, è declinato in tre obiettivi operativi.

#### ***Predisposizione degli atti finalizzati alla ripartizione del fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, istituito dall'articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019***

L'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, "legge di bilancio 2020", ha istituito, presso lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese, anche in riferimento all'economia circolare, alla decarbonizzazione dell'economia, alla riduzione delle emissioni, al risparmio energetico, alla sostenibilità ambientale e, in generale, ai programmi di investimento e ai progetti a carattere innovativo, anche attraverso contributi ad imprese, a elevata sostenibilità e che tengano conto degli impatti sociali. Il fondo di cui al comma 14 è ripartito con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza.

L'obiettivo prevede quindi la predisposizione dei programmi settoriali di competenza del Ministero ai fini della ripartizione delle risorse, il monitoraggio dei programmi settoriali con la predisposizione della relazione prevista dall'articolo 1, comma 25, della legge n. 160/2019 sull'utilizzo dei fondi e, infine, la rendicontazione sull'attività svolta, evidenziando eventuali elementi di criticità.

Partecipazione attiva ai tavoli di lavoro presso il Mef per la ripartizione del fondo istituito dall'articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019

Monitoraggio degli interventi finanziati dal fondo istituito dall'articolo 1, comma 14, della legge n. 160/2019

***Predisposizione degli atti finalizzati a garantire la sostenibilità delle olimpiadi invernali 2026, assicurando la piena utilizzazione dei fondi di cui all'articolo 1, commi 18 e seguenti, della legge n. 160/2019***

La legge 27 dicembre 2019, n. 160, "legge di bilancio 2020", prevede degli specifici finanziamenti per garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026 sotto il profilo ambientale, economico e sociale attraverso la realizzazione di interventi nei territori delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche.

Le opere infrastrutturali, ivi comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere "essenziali", "connesse" e "di contesto", con l'indicazione per ciascuna opera, del soggetto attuatore e dell'entità del finanziamento concesso, sono individuate con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi di intesa con i presidenti delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e Bolzano.

Le Regioni Lombardia e Veneto, in coerenza con il dossier di candidatura che ha permesso di ottenere l'assegnazione delle Olimpiadi Invernali 2026, hanno definito un elenco di opere indispensabili da finanziare per l'accessibilità ai siti di interesse dell'evento olimpionico, di competenza ANAS S.p.A. Le stesse opere sono state suddivise in tre categorie, che precisano anche la rilevanza delle stesse rispetto all'evento stesso.

Al fine di affrontare in modo organico il tema dell'accessibilità ai luoghi dove si svolgeranno le Olimpiadi invernali 2026, sono in corso tra questo Ministero e gli enti territoriali interessati (regioni Lombardia e Veneto e province autonome di Trento e di Bolzano), le necessarie interlocuzioni atte a perfezionare l'individuazione delle opere da realizzare e l'entità dei relativi finanziamenti in quanto i predetti interventi interessano sia l'infrastruttura viaria che quella ferroviaria ed inoltre alcuni degli interventi di competenza ANAS risultano già inseriti nel Contratto di Programma vigente, con parziale o totale finanziamento, o risultano finanziati da altre fonti (es. FSC 2014/2020). A seguito dei dovuti confronti si procederà alla stesura dei decreti interministeriali così come stabilito all'Art.1, comma 24, della Legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020).

Le opere, così come definite nel dossier di candidatura, si suddividono in tre categorie:

**PRIMA CATEGORIA - OPERE ESSENZIALI:**

Riguarda le opere per l'accessibilità la cui realizzazione è prevista dal dossier di candidatura o che si rendono necessarie per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti individuate nel dossier di candidatura, come quelle che danno accessibilità ai luoghi olimpici.

**SECONDA CATEGORIA: OPERE CONNESSE**

Riguarda quelle opere la cui realizzazione è necessaria per connettere le infrastrutture individuate nel dossier di candidatura per accessibilità ai luoghi olimpici alla rete infrastrutturale esistente, in modo da rendere maggiormente efficace la funzionalità del sistema complessivo di accessibilità;

**TERZA CATEGORIA: OPERE DI CONTESTO**

Si riferisce a quelle opere la cui realizzazione integra il sistema di accessibilità ai luoghi olimpici e alle altre localizzazioni che verranno interessate direttamente o

indirettamente dall'evento e che offrono opportunità di valorizzazione territoriale in occasione delle Olimpiadi 2026.

**RISORSE ECONOMICHE PREVISTE:**

La Legge di Bilancio 2020, all'art.1, comma 18, prevede un finanziamento pari ad € 50.000.000 per l'anno 2020, € 180.000.000 per l'anno 2021, € 190.000.000 per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, ed €10.000.000 per l'anno 2026, a valere sulle risorse di cui al comma 14 della medesima legge.

Gli interventi sopra indicati riguardano diversi ambiti infrastrutturali e afferiscono a differenti soggetti aggiudicatori nonché riconducibili a diverse proprietà e gestioni.

Con il decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, recante “Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021-2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie”, all'articolo 3 autorizza la costituzione della società “Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a.”, il cui scopo statutario è la realizzazione, quale centrale di committenza e stazione appaltante, anche stipulando convenzioni con altre amministrazioni aggiudicatrici, delle opere individuate con decreto sopra menzionato. Con lo stesso decreto n. 564 del 7.12.2020, nelle more della costituzione del soggetto attuatore unico, ovvero la costituenda società «Milano Cortina Infrastrutture 2026», sono autorizzati gli attuali gestori delle infrastrutture ad iniziare con le procedure di progettazione, al fine di concludere nei tempi gli interventi indicati.

Con decreto del Ministro del Mims, di concerto con il Ministro del Mef e con la Sottosegretaria allo sport sono stati nominati i tre componenti di degnazione statale del Consiglio di amministrazione della società “Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 Spa”.

Come previsto dal decreto legge n. 92 del 23 giugno 2021, la società “Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 Spa” si occuperà anche dell'impiantistica sportiva connessa all'evento.

In data 22 novembre 2021 è stata costituita, presso il Ministero, la società “Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a.”. L'atto istitutivo è stato sottoscritto dal Mims, dal Mef, dalle Regioni Lombardia e Veneto e dalle Province autonome di Trento e Bolzano.

In sede di istituzione della Società si è affrontata anche la tematica della nomina di un Commissario per accelerare l'iter progettuale e realizzativo delle opere fin qui finanziate.

Inoltre, è stato dichiarato che sono state inserite nel disegno di legge di bilancio 2022 ulteriori risorse, 324 milioni per gli anni 2022-2025 per il completamento di opere già previste e per altri interventi infrastrutturali che dovessero rendersi necessari, al fine di consentire all'Italia di rispettare pienamente gli impegni assunti nei confronti del Comitato Olimpico Internazionale.

Per quanto riguarda la realizzazione di opere particolarmente complesse, alcune di queste sono state assegnate a Commissari straordinari nominati con Dpcm del 5 agosto 2021 e sono già in fase realizzativa o allo stadio di progettazione definitiva. Per altri interventi, in fasi diverse di progettazione, si sta procedendo a individuare la figura professionale per il commissariamento.

Nel suddetto Decreto Ministeriale, pubblicato in GURI il 01/02/2021, sono state inserite, distinte in diversi allegati, opere di competenza di Anas per un

finanziamento assegnato complessivo pari a 630 milioni di euro, di cui 318 milioni di euro in territorio veneto e 312 milioni di euro in territorio lombardo.

***Costante monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno***

Al fine di migliorare situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno, è stato fissato per legge un principio secondo il quale alle Regioni meridionali devono andare almeno il 34 per cento degli investimenti pubblici, ovvero sostanzialmente la quota che corrisponde alla popolazione che in quei territori risiede.

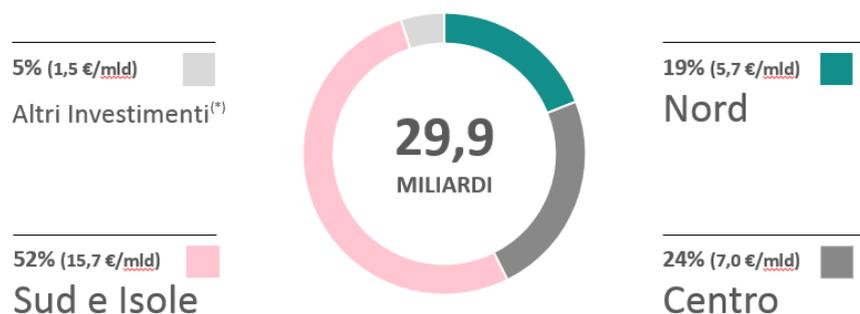
A tal fine con il D.P.C.M. 10 maggio 2019 sono state definite le modalità con le quali verificare, con riferimento ai programmi di spesa in conto capitale delle amministrazioni centrali individuati annualmente nel Documento di economia e finanza su indicazione del Ministro per il Sud, in quale misura le stesse amministrazioni si siano conformate all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio composto dalle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento o conforme ad altro criterio relativo a specifiche criticità individuato nel Documento di economia e finanza su indicazione del Ministro per il Sud.

Entro il 28 febbraio di ogni anno, il Ministero trasmette al Ministro per il Sud e al Ministro dell'economia e delle finanze, con apposita comunicazione, l'elenco dei programmi di spesa per opere pubbliche ricompresi nel Documento pluriennale di pianificazione approvato dal CIPE ai sensi dell'art. 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, ovvero in altri documenti di programmazione, con indicazione delle relative autorizzazioni di spesa pluriennale, dei capitoli e dei piani gestionali iscritti nello stato di previsione, e, qualora disponibili, il CUP e la denominazione di ogni intervento, dando indicazione della possibilità della determinazione della destinazione territoriale della spesa.

A seguito della deliberazione, da parte del Consiglio dei ministri, sul Documento di economia e finanza, con il quale sono individuati i programmi di spesa in conto capitale oggetto di verifica, entro il 30 settembre di ogni anno, il Ministero comunica al Ministro per il Sud e al Ministro dell'economia e delle finanze, l'avvenuta ripartizione territoriale degli stanziamenti ordinari in conto capitale in conformità con il criterio di ripartizione territoriale individuato ai sensi della normativa, come rilevabile da atti del Ministero emanati nell'ambito delle ordinarie procedure previste da ciascun programma, ovvero appositamente emanati.

Nell'ambito di tale obiettivo è stata chiesta una maggiore attenzione alle strutture del Ministero affinché venga assicurata l'attività di analisi ed elaborazione dell'elenco dei programmi di spesa per opere pubbliche comprese nel Documento pluriennale di pianificazione da comunicare al Ministro per il Sud e al Ministro dell'economia e delle finanze.

A titolo di esempio si riporta la ripartizione delle risorse Contratto di Programma MIT – Anas 2016-20 e il successivo aggiornamento 2019 prevede la seguente distribuzione territoriale degli investimenti:



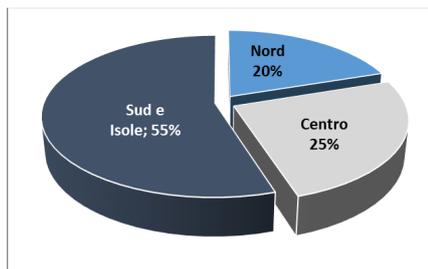
Il 52% degli investimenti previsti nel Piano 2016 – 2020 interesseranno le Regioni del Sud Italia e Isole per un totale di 15,7 €/MLD su un volume complessivo di investimenti di 29,9 €/MLD.

Si riporta qui di seguito il dettaglio della ripartizione degli investimenti per regione e per aree geografiche.

Regione	Importo (€/mln)	%
Abruzzo	852,80	3,0%
Basilicata	1.395,71	4,9%
Calabria	3.840,70	13,4%
Campania	2.138,05	7,5%
Emilia-Romagna	1.827,14	6,4%
Friuli - Venezia Giulia	146,86	0,5%
Lazio	1.663,96	5,8%
Liguria	455,90	1,6%
Lombardia	1.525,12	5,3%
Marche	1.838,50	6,4%
Molise	360,12	1,3%
Piemonte	691,87	2,4%
Puglia	1.633,63	5,7%
Sardegna	2.030,07	7,1%
Sicilia	3.449,39	12,1%
Toscana	1.791,50	6,3%
Umbria	1.926,06	6,7%
Valle d'Aosta	84,89	0,3%
Veneto	952,19	3,3%
<b>Totale</b>	<b>28.604,47</b>	<b>100,0%</b>
Ponti, Viadotti e Gallerie <sup>(a)</sup>	2.809,79	
MS tratti stradali dismessi dalle Regioni <sup>(b)</sup>	641,40	
Inv. in tecn. stradali, app. tecnologiche, Smart Road	220,17	
Piano Aggiuntivo MS - quota indistinta <sup>(c)</sup>	195,00	
Ripristino viabilità sisma 2016 (6° stralcio) <sup>(d)</sup>	75,36	
Altri Investimenti <sup>(e)</sup>	261,40	
<b>Totale complessivo</b>	<b>32.807,60</b>	

Area Geografica	Importo (€/mln)	%
<b>Nord;</b> Emilia Romagna, Friuli, Liguria, Lombardia, Piemonte, Val d'Aosta, Veneto	<b>5.683,97</b>	<b>20%</b>
<b>Centro;</b> Lazio, Marche, Toscana, Umbria	<b>7.220,03</b>	<b>25%</b>
<b>Sud e Isole;</b> Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia	<b>15.700,47</b>	<b>55%</b>
<b>Totale</b>	<b>28.604,47</b>	<b>100,0%</b>
Ponti, Viadotti e Gallerie <sup>(a)</sup>	2.809,79	
MS tratti stradali dismessi dalle Regioni <sup>(b)</sup>	641,40	
Inv. in tecn. stradali, app. tecnologiche, Smart Road	220,17	
Piano Aggiuntivo MS - quota indistinta <sup>(c)</sup>	195,00	
Ripristino viabilità sisma 2016 (6° stralcio) <sup>(d)</sup>	75,36	
Altri Investimenti <sup>(e)</sup>	261,40	
<b>Totale complessivo</b>	<b>32.807,60</b>	

Pertanto, la clausola del 34% da destinare alle Regioni del Mezzogiorno appare soddisfatta nella previsione degli investimenti del vigente Contratto di Programma.



## Priorità politica 3 – “Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti”

### Obiettivi strategici correlati:

#### **3.1 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi PNRR**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”, al programma 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 quattro obiettivi operativi, il primo finalizzato al monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e gli altri tre finalizzati a monitorare l'andamento fisico e finanziario delle opere specifiche inserite nel Contratto di Programma RFI SpA, del Piano Stazioni e delle reti ferroviarie di collegamento con i porti e aeroporti.

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 della mobilità sostenibili 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 2021, è proseguito il monitoraggio del contratto, 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 la rendicontazione di seguito è stata redatta con riferimento al 2021 secondo i dati rendicontati al 31 dicembre 2021. Si precisa che il confronto tra anno corrente e anno precedente prende quale periodo di esame le due intere annualità.

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.

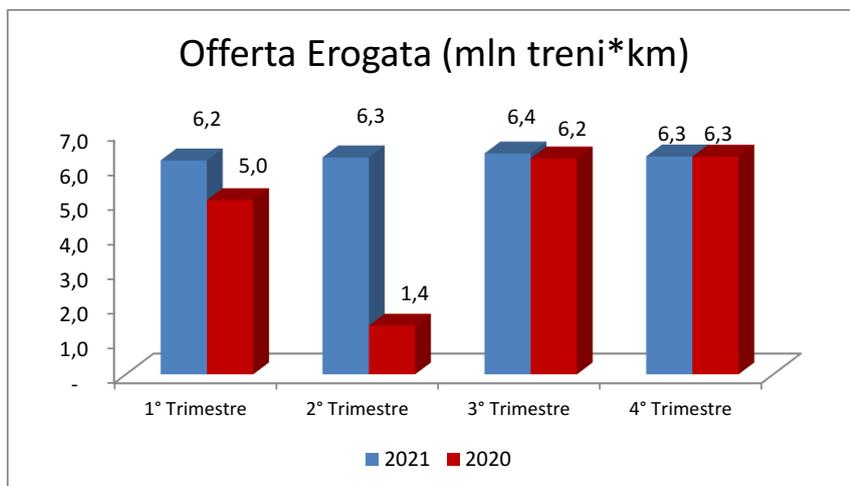
## **INDICATORI COLLEGATI AD OBIETTIVI CONTRATTUALI**

### **1) OFFERTA EROGATA**

Il volume dell'offerta erogata nel corso del 2021 in termini di treni\*km risulta pari a circa 25,1 milioni.

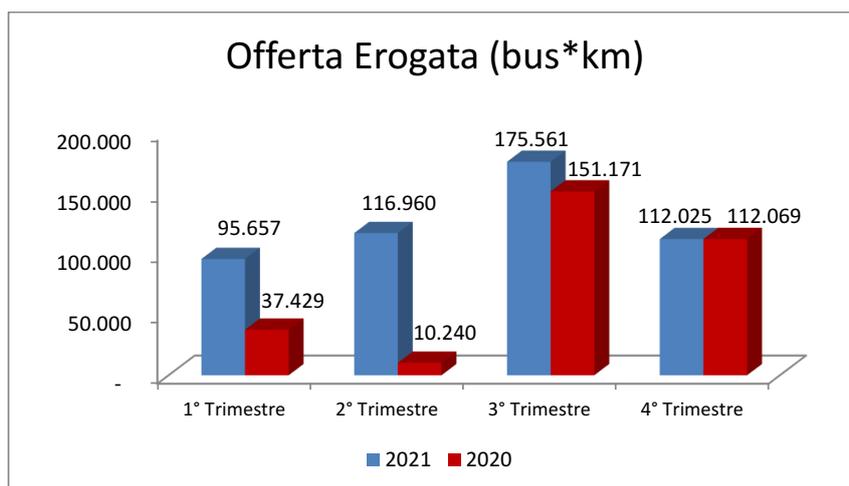
Nel raffronto con l'anno precedente, si deve tener conto del fatto che il relativo perimetro dei collegamenti fu radicalmente rimodulato in forza delle misure di prevenzione del contagio del COVID-19 adottate dalle autorità competenti; soltanto nell'estate 2020 fu riattivata l'erogazione del servizio nella sua interezza, ragion per cui un confronto alla pari è ammissibile esclusivamente per il terzo e il quarto trimestre. In merito al quarto trimestre si è registrato un incremento di treni\*km dello 0,11% (+6.800 treni\*km).

Fermo restando quanto sopra osservato, rispetto al 2020, la Società ha erogato maggiori treni\*km per circa 6,2 milioni corrispondenti al +32,51%. Paragonati all'offerta minima contrattualmente prevista, pari a 25,1 milioni di treni\*km, è stata assicurata una consistenza superiore di treni\*km pari a circa 0,5 milioni.



I dati riguardanti l'offerta erogata riportati nella relazione sono privi dei dati relativi ai servizi previsti nell'Offerta programmata del Contratto che vengono effettuati tramite bus. Tali informazioni sono riportate da Trenitalia nella tabella 2 di cui all'Allegato 6 del Contratto inviata contestualmente alla relazione. Tale tabella mostra come anche per i servizi forniti tramite bus, il confronto con l'anno precedente sia tornato ad essere omogeneo a partire dal terzo trimestre. L'offerta erogata nel quarto trimestre 2021 è in linea con quanto erogato nel corrispondente trimestre dell'anno precedente.

Considerando l'intero anno, è stata garantita una maggiore offerta pari a 189.295 bus\*km (+60,88%).



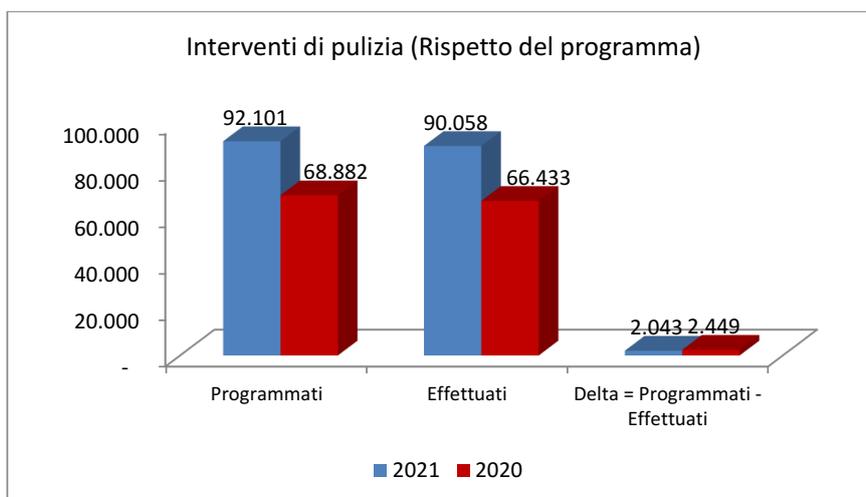
Cumulativamente, l'offerta erogata da Trenitalia nel 2021 è pari a circa 25,6 milioni di chilometri, +6,3 milioni rispetto al 2020.

## 2) PULIZIA DEI ROTABILI

Le prestazioni facenti parte del programma di pulizia e oggetto di rilevazione sono definite nell'allegato 2 del Contratto di Servizio e sono: Intervento di Stazione (PP.01), Intervento Giornaliero (PP.02), Intervento di Fondo (PP.03), Intervento Radicale (PP.04) e Intervento di Pulizia in corso di viaggio (PP.05).

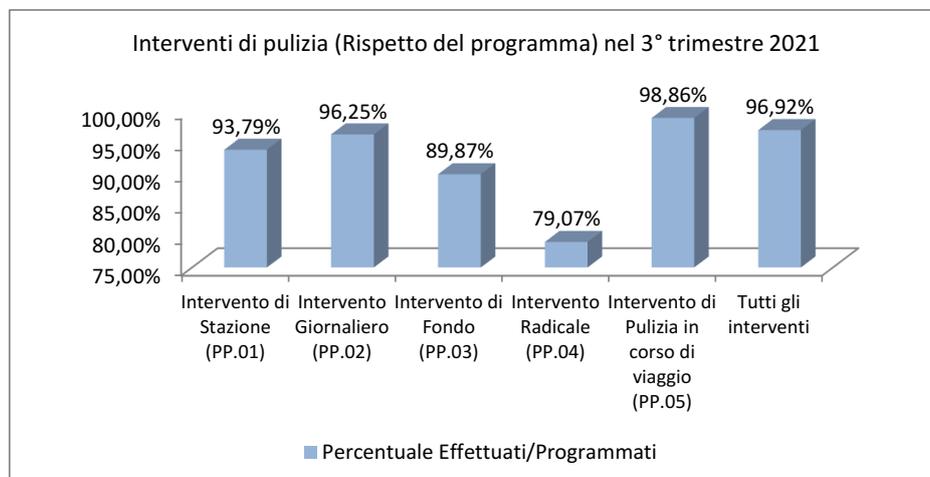
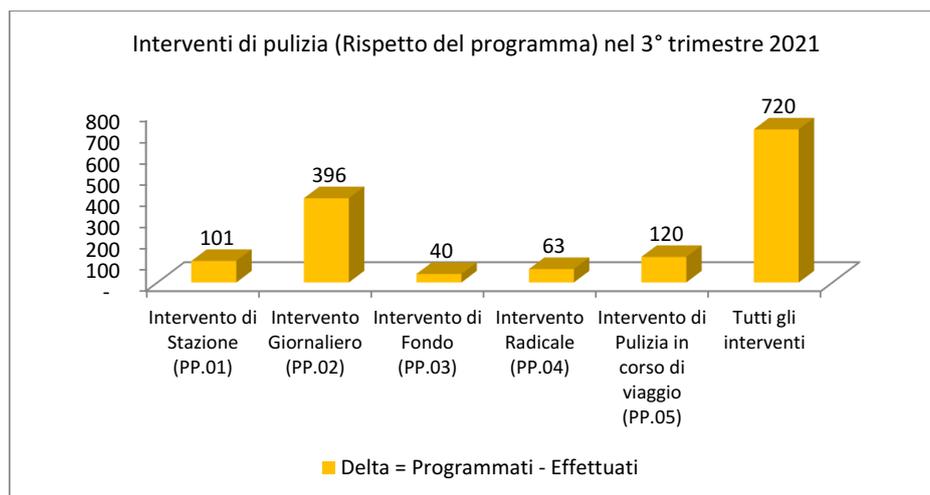
Considerando tutte e cinque le tipologie di intervento di pulizia, il numero complessivo degli interventi programmati nel 2021 è stato pari a 92.101 contro i 68.882 del 2020, mentre il numero degli interventi effettuati è stato di 90.058 rispetto ai 66.433 dell'anno precedente. La rimodulazione delle percorrenze ha dunque inciso anche sulla programmazione degli interventi di pulizia.

La riattivazione dell'intero servizio nel luglio 2020 ha ricondotto gli interventi di pulizia al loro livello standard. Nel quarto trimestre, si osserva un miglioramento dell'incidenza percentuale degli interventi non effettuati che passa dal 3,25% del 2020 al 3,08% del 2021. Nello specifico, gli interventi effettuati nel 2020 sono stati 22.217 rispetto ai 22.963 programmati contro i 22.677 compiuti nel 2021 rispetto ai 23.397 pianificati. Si rileva come, a parità di percorrenze nel trimestre in esame, sia stata assicurata una consistenza superiore di interventi programmati ed effettuati.



In merito al solo quarto trimestre 2021, la tipologia PP.03 – Intervento di Fondo - presenta il minor numero di interventi non realizzati in valore assoluto (40); la più alta percentuale di realizzazione rispetto al programmato viene rilevata con riferimento alla tipologia PP.05 - Intervento di Pulizia in corso di viaggio - (98,86%) nonostante il differenziale in termini di valori assoluti di 120 interventi in meno rispetto al numero programmato. La categoria PP.02 – Intervento Giornaliero - è quella con il maggior numero di interventi non eseguiti (396); ma la più bassa percentuale di realizzazione fra il programmato e l'effettuato viene riscontrata per la tipologia PP.04 – Intervento Radicale- che si attesta ad un livello pari al 79,07%.

Si precisa che rispetto alla relazione aggiornata al terzo trimestre 2021, la Società ha variato la consistenza degli interventi di pulizia programmati ed effettuati nei primi tre trimestri dell'anno. Esattamente, è stato rendicontato nella relazione in esame un numero superiore sia per gli interventi programmati (+3.415), che per gli interventi effettuati (+3.615).



### 3) INDICATORI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

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 e incentivi legato ai seguenti quattro parametri:

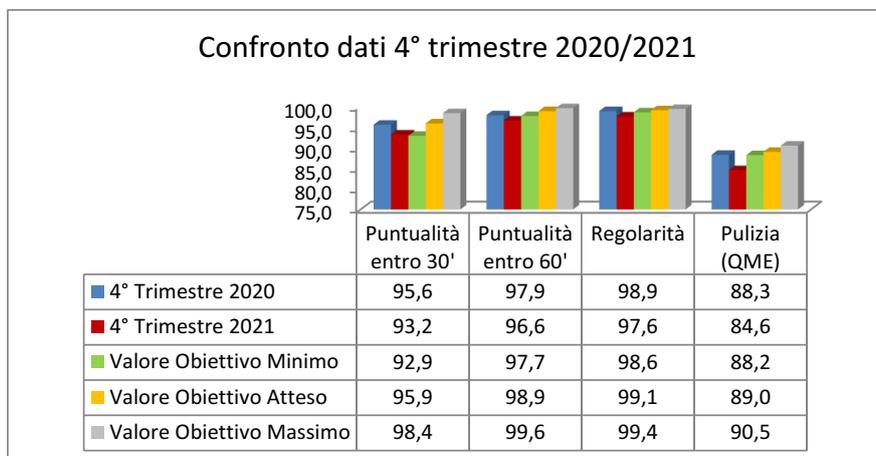
1. Puntualità entro 30';
2. Puntualità entro 60';

3. Regolarità;
4. Pulizia (Qualità Media Erogata).

Poiché per i suddetti parametri i rispettivi valori obiettivo da raggiungere sono stati previsti in Contratto fino all'annualità 2019 inclusa, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di mantenere per gli anni 2020 e 2021 i valori obiettivo previsti nell'allegato 5 per l'anno 2019, secondo quanto dettagliato nel citato allegato. Tale indicazione è stata comunicata a Trenitalia con la nota prot. 5126 del 20 luglio 2020.

Con riferimento ai succitati indicatori di qualità del servizio, si rileva quanto segue:

1. La puntualità entro i 30', pari a 93,2%, presenta un trend del -2,4% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, subendo contemporaneamente un calo rispetto al trimestre precedente di 1,9 punti percentuali (95,1%), proseguendo il trend decrescente registrato da inizio anno. Al termine dei quattro trimestri, l'indicatore (95,6%) è inferiore rispetto al valore obiettivo atteso di 0,3 punti percentuali (95,9%). Per quanto riguarda i dati di dettaglio, il numero dei treni con ritardo superiore ai 30 minuti nel quarto trimestre 2021 è pari a 749, ovvero 274 treni in più rispetto ai treni giunti con un ritardo superiore ai 30 minuti nel corrispondente periodo 2020.
2. La puntualità entro i 60', pari a 96,6%, ha registrato una flessione rispetto al trimestre precedente (97,8%) ed è inferiore anche a quanto realizzato nel quarto trimestre 2020 (97,9%) dell'1,3%. Con riferimento all'intero anno 2021, l'indice (98,0%) si trova al di sopra del valore obiettivo minimo (97,7%), ma al di sotto del valore obiettivo atteso pari al 98,9%. In merito ai dati di dettaglio, il numero dei treni con ritardo superiore ai 60' nel quarto trimestre 2021 è pari a 370, valore superiore in relazione al corrispondente periodo dell'anno precedente che era stato di 226 unità.
3. La regolarità nel quarto trimestre, pari a 97,6%, subisce un peggioramento a confronto con il trimestre precedente (99,1%), così come anche a confronto con il medesimo trimestre 2020 (98,9%). Considerando l'intero anno, l'indicatore (98,8%) è inferiore al valore obiettivo atteso (99,1%). In merito ai dati di dettaglio, il numero dei treni programmati nel quarto trimestre 2021 è pari a 10.994 rispetto ai 10.960 dell'anno precedente. I treni soppressi passano dai 12 del 2020 ai 24 del 2021, i treni limitati dai 44 del 2020 ai 102 del 2021 e i treni con ritardo superiore ai 120 minuti dai 61 del 2020 ai 140 del 2021. Si precisa che in merito al computo dei treni soppressi e limitati, i dati si riferiscono, secondo la Società, alle anomalie di circolazione imputabili a cause FS.
4. La pulizia, in termini di Qualità Media Erogata, pari a 84,6%, ha subito una flessione rispetto al trimestre precedente di -0,80% ed è inferiore anche rispetto al quarto trimestre 2020 del 3,7%. In merito all'intero 2021, l'indicatore (86,6%) prosegue il trend decrescente e continua, così come rilevato nei trimestri precedenti, ad essere inferiore al valore obiettivo atteso (89,0%), nonché al valore obiettivo minimo (88,2%).



### Dati frequentazioni

I dati sulle frequentazioni, dalla fine del primo trimestre 2020, hanno risentito dei provvedimenti adottati per il contenimento della pandemia da COVID-19, pertanto, il confronto tra anno corrente e anno precedente non sarà adeguatamente omogeneo.

Con riferimento alle percorrenze, la riattivazione del servizio nel suo complesso a partire dall'estate 2020 rende il confronto sul quarto trimestre, così come già avvenuto per il trimestre precedente, un confronto alla pari. Il volume dell'offerta erogata nel corso del quarto trimestre 2021 risulta pari a 6.287.126 treni\*km ovvero lo 0,11% in più rispetto a quanto erogato nel 2020 (6.280.318 treni\*km).

I viaggiatori\*km presentano uno scostamento di +103,46% passando dai 345.072.678 del 2020 ai 702.077.857 del 2021. Tale scostamento è conseguenza delle misure di lock-down sub-nazionale e nazionale che furono adottate tra novembre e dicembre 2020, limitando la libertà di circolazione e dunque il riempimento dei treni.

I posti\*km registrano un andamento positivo pari a +57,12%, passando da 1.443.745.883 del 2020 a 2.268.389.660 del 2021. Il delta rilevato deriva dall'ampliamento della capienza massima intervenuto a partire dal 1 settembre 2021.

Alla luce dei suddetti incrementi per ognuna delle grandezze osservate, si rileva quanto segue con riferimento al carico medio e al tasso di riempimento:

- Il tasso di riempimento (rapporto tra viaggiatori\*km e posti\*km) rilevato nel quarto trimestre 2021, pari a 30,95%, è superiore al valore riscontrato nel corrispondente trimestre 2020 (23,90%), ma in flessione rispetto al trend emerso dal secondo trimestre;
- Il carico medio (rapporto tra viaggiatori\*km e treni\*km) rilevato nel quarto trimestre 2021, pari a 111,67, è superiore rispetto a quanto osservato nel corrispondente trimestre 2020 (54,95), ma in lieve peggioramento rispetto a quanto rilevato da inizio anno.

Rispetto al trimestre precedente, sebbene i treni\*km siano decrementati in misura tenue (-1,35%), i posti\*km incrementano del +29,15%, mentre i viaggiatori\*km diminuiscono (-7,37%).

Complessivamente, fermo restando quanto sopra rilevato, si può riscontrare nel 2021 un miglioramento di tutti i dati sulle frequentazioni.

	2021	2020
<b>Treni*km</b>	25.094.210	18.938.309
<b>Viaggiatori*km</b>	2.362.933.301	1.773.639.747
<b>Carico medio</b>	94,16	93,65
<b>Posti*km</b>	6.973.879.881	5.316.692.832
<b>Tasso di riempimento</b>	33,88%	33,36%

## RISULTATI QUALITA' DEL SERVIZIO EROGATO

La qualità percepita viene misurata mediante un'apposita ricerca di mercato per la rilevazione della *Customer Satisfaction* compiuta da un operatore individuato da Trenitalia tramite una procedura di gara. I risultati ottenuti concorrono alla determinazione di una delle componenti di calcolo relative all'incremento tariffario.

Le variabili prese in considerazione nelle rilevazioni sono:

- Pulizia;
- Comfort;
- Security;
- Viaggio nel complesso.

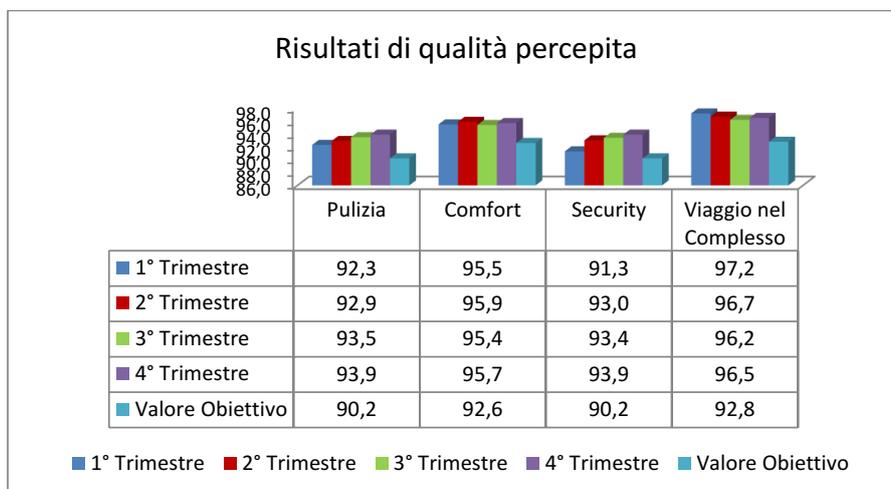
Analogamente a quanto già descritto riguardo gli indicatori di qualità del servizio, si rappresenta che, con la citata nota prot. 5126 del 20 luglio 2020, a seguito di quanto concordato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativamente ai parametri dei risultati di qualità percepita, sono stati mantenuti per gli anni 2020 e 2021 gli incrementi richiesti (rispetto all'anno n-1) di cui all'allegato 5a secondo quanto dettagliato nel citato allegato per l'anno 2019.

In ordine al valore delle quattro variabili, tenendo conto del fatto che nel secondo trimestre 2020 non furono compiute rilevazioni, si rileva quanto segue:

- **PULIZIA:** la rilevazione del quarto trimestre ha prodotto un ulteriore miglioramento rispetto ai trimestri precedenti e si attesta ad un livello pari a 93,9% (+0,4% rispetto al terzo trimestre). Tale valore è superiore al risultato dell'anno precedente (89,2%), nonché al valore obiettivo atteso (90,2%).
- **COMFORT:** la misurazione del quarto trimestre ha mostrato un progresso rispetto al trimestre precedente che ha condotto l'indicatore ad un valore pari a 95,7%. Esattamente come per la pulizia, il risultato ottenuto è

migliorativo rispetto al risultato del 2020 (92,1%) e al valore obiettivo atteso (92,6%).

- SECURITY: con la rilevazione del quarto trimestre la qualità percepita si attesta ad un livello del 93,9%. Anche tale risultato si colloca al di sopra del valore rilevato nell'intero anno precedente (89,7%), nonché del valore obiettivo atteso (90,2%).
- VIAGGIO NEL COMPLESSO: la misurazione del quarto trimestre ha evidenziato una ripresa rispetto al trend da inizio anno, in decrescita, giungendo ad un livello pari al 96,5%, valore superiore al risultato ottenuto al termine del 2020 (92,3%), nonché al valore obiettivo atteso (92,8%).



Per opportuna precisazione si rappresenta che sono stati chiesti alla Società Trenitalia alcuni chiarimenti sui dati rendicontati nella relazione del quarto trimestre 2021 in relazione ai quali si è in attesa di riscontro.

Riguardo *il monitoraggio fisico e finanziario delle opere inserite nel Contratto di Programma parte investimenti con RFI SpA*, le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, supportando con attività tecnico-amministrativo per affrontare le problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisponendo incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse, e, a valle dell'analisi delle eventuali criticità riscontrate, per la formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse.

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 gli interventi sono già stati attivati all'esercizio ferroviario nel 2018 e rimangono in corso lavori minori di completamento.

PAGINA BIANCA

attuazione di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A. e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, (importi in milioni di euro)

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/20	Produzione stimata dal 01/12/20 al 30/11/21	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/21	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/21	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/21 al 30/11/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/21 al 30/11/21
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,30	1.029,35	21,16	1.050,51	91,17%	11,19	9,97	6,15	6,42
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,60	455,96	2,57	458,53	95,81%	0,00	2,57	0,45	2,69
3	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	369,00	308,09	10,15	318,24	86,24%	5,01	5,14	3,74	3,79
4	0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia	149,70	63,93	6,99	70,82	47,31%	4,52	2,47	1,52	2,34
5	0263 - Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	230,00	220,78	1,04	221,82	96,44%	0,79	0,25	0,22	0,02
6	1661 - Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale	90,00	44,08	4,35	48,43	53,81%	0,56	3,79	2,29	1,51
7	0297 - Nodo di Falconara	240,00	37,51	9,51	47,02	19,59%	1,81	7,70	0,27	5,79
8	0325 - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00	1.865,41	10,86	1.876,27	91,53%	7,87	2,99	14,44	7,04
9	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,80	440,88	35,49	476,37	50,74%	10,69	24,80	24,01	30,69
10	P234 - Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	6.853,03	2.918,69	616,71	3.535,40	51,59%	279,96	336,75	315,61	362,48
	<b>Totale</b>	<b>12.551,43</b>	<b>7.384,58</b>	<b>718,93</b>	<b>8.103,41</b>	<b>64,56%</b>	<b>322,40</b>	<b>396,43</b>	<b>368,70</b>	<b>422,77</b>

La produzione minore, in alcuni progetti, è stata causata per lo più dai rallentamenti dei lavori a causa della sospensione delle attività a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19.

In alcuni casi l'andamento dei lavori non è in linea con il programma operativo dei lavori, così come emerso anche nell'ambito delle verifiche trimestrali, le criticità riguardano la difficoltà di approvvigionamento dei materiali, con minima disponibilità di mezzi e risorse in cantiere, che hanno determinato, in alcuni casi, un rallentamento significativo delle attività di cantiere.

### **Nodo di Palermo**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il potenziamento del collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e la realizzazione di un passante metropolitano. Il primo lotto, già ultimato, ha riguardato la realizzazione di nuovo collegamento a doppio binario tra Carini, sulla linea Palermo - Trapani, e l'aeroporto di Punta Raisi. Il secondo lotto, in corso per fasi funzionali, riguarda

il raddoppio del tratto urbano della linea Palermo-Trapani tra Palermo C. le/Brancaccio e Carini, con interrimento nella tratta Notarbartolo-Ente Minerario Siciliano e presso Tommaso Natale e Capaci, nonché il potenziamento tecnologico della stazione di Palermo C.Le.

Le opere in corso sono suddivise in tre tratte funzionali: - tratta A: Palermo C. le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km); - tratta B: Notarbartolo – La Malfa (4,3 km, in variante); - tratta C: La Malfa-Carini (16,2 km). Il Passante di Palermo si sviluppa per circa 27,4 km, di cui 4,3 km verso Messina e circa 24 km verso Trapani e prevede la realizzazione di 25 stazioni/fermate (10 realizzate ex novo) di cui 7 extraurbane e la soppressione di 22 passaggi a livello.

Il Nodo di Palermo si inquadra nell'ambito dell'area metropolitana di Palermo, con ambiti territoriali che vanno dall'estremamente urbanizzato al sub-urbano. Per il raddoppio sono realizzate e sono in realizzazione una notevole quantità di gallerie artificiali/naturali.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

Nel 2018 sono stati attivati il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi, con il raddoppio tra Carini (sulla tratta C) e estensione fino a San Lorenzo Colli (sulla tratta B) e la tratta Palermo Centrale-Orleans (sulla tratta A).

Sulle rimanenti tratte i lavori sono in corso: il completamento delle opere civili ha ormai raggiunto il 95% sull'intero Passante. È stato completato lo scavo con TBM della galleria Notarbartolo – De Gasperi a fine 2018 ed è in corso l'attrezzaggio tecnologico dell'infrastruttura. Avviati a giugno 2021 i lavori per lo scavo dell'ultimo tratto di binario dispari per circa 60 m in tratta A, dopo il completamento delle demolizioni degli edifici su Vicolo Bernava che avevano manifestato cedimenti in occasione dell'imprevisto geologico. Seguirà appalto per il completamento delle fermate Giustizia e Lolli e attrezzaggio tecnologico della Tratta A, per cui sono in corso le attività di verifica della PE propedeutiche alle attività negoziali previste per l'anno 2022. Ad ottobre sono stati affidati i lavori per il completamento della fermata Belgio/De Gasperi (Tratta B).

Il 28/11/2021 è stata attivata la nuova fermata di Capaci (tratta C).

## BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno di eliminare il principale «collo di bottiglia» della Rete ferroviaria Siciliana, legato sia alla configurazione infrastrutturale di semplice binario sia alla forte domanda di spostamento delle località interessate.

In particolare, il completamento delle opere crea le condizioni per l'incremento della frequenza dei convogli nel Nodo (da 4 a 8 treni/h sulla relazione Palermo-Punta Raisi) e l'istituzione di un servizio metropolitano che migliorerà la mobilità sia nel centro cittadino sia verso le aree urbane ad Ovest di Palermo, decongestionando il traffico su gomma.

Unitamente ad altri interventi in corso, l'intervento consentirà di potenziare i servizi per l'aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi sia dall'intero agglomerato cittadino sia dell'area che si estende fino a Termini Im. e Cefalù.

### **Raddoppio Bari-Taranto**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra i porti di Taranto e di Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico.

Gli interventi hanno riguardato il raddoppio, per fasi funzionali, della linea Bari-Taranto e la realizzazione di una bretella per il collegamento tra la linea Bari - Taranto e la linea Taranto -Metaponto. Le tratte Acquaviva-Gioia del Colle, Castellaneta-Palagianello-Massafra (compresa la variante di Palagianello) e Massafra-Bellavista-Taranto sono già state messe in esercizio.

I lavori in corso di completamento riguardano il raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea di 10,5 km circa a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale lato Bitetto 2 km circa di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda. La velocità di tracciato è 200 km/h, pari a quella prevista per la linea Bari - Taranto, a meno del tratto iniziale, di innesto di circa 1,1 km, che sarà percorso a 100 km/h.

È previsto un nuovo apparato telecomandabile di Bitetto, 2 nuove fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno) e Interventi di riambientalizzazione.

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato nei Comuni di Bitetto, Modugno e Bari. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in trincea profonda e presenta 15 gallerie artificiali, 2 viadotti e un'opera scatolare di attraversamento del canale Lamasinata (esistente).

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

L'attivazione è stata conseguita il 26 luglio 2020. Sono in corso le attività di completamento e di dismissione della linea storica.

## BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentono un incremento della capacità (da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 6 treni/h), in coerenza con i livelli della domanda di TPL cadenzato previsto dall'Accordo Quadro (RFI - Regione Puglia) e con lo sviluppo del traffico merci sul Porto di Taranto, un miglioramento della regolarità della circolazione e

una migliore gestione dei rotabili con la realizzazione di nuovi marciapiedi presso gli impianti di Villaggio del lavoratore e Modugno.

### **Potenziamento infrastrutturale Orte Falconara**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico.

Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi:

- Raddoppio delle tratte Spoleto-Campello, (regione Umbria) per un'estesa di circa 10 km, dei

quali circa 6 km in affiancamento, a partire dalla stazione di Spoleto, e circa 4 in variante in galleria artificiale, fino al ricongiungimento con l'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello. È prevista inoltre la realizzazione di una nuova SSE a Spoleto.

Questo intervento si sviluppa su una fascia collinare prevalentemente extraurbano agrario.

- Raddoppio Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228 (regione Marche) per un'estesa di circa 4 Km di cui circa 1,9 in galleria.
- Raddoppio Castelplanio-Montecarotto (regione Marche) per un'estesa di circa 6 km parte in affiancamento e parte in variante (circa il 50%). Questo intervento si sviluppa nella valle del fiume Esino in un ambito prevalentemente extraurbano agrario con densità abitative scarse.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

- Per il raddoppio Spoleto-Campello sono state realizzate la gran parte delle opere civili e a dicembre 2020 è stato attivato il binario dispari sul nuovo tracciato comprensivo della nuova galleria San Giacomo. Sono attualmente in corso i lavori di realizzazione delle opere civili propedeutiche alla realizzazione del secondo binario per attivare il raddoppio. È prevista la realizzazione di una nuova SSE nei pressi di Spoleto per la quale è stata conclusa la progettazione definitiva. La SSE sarà attivata successivamente al completamento del raddoppio. La stazione di Campello sarà completamente rimodernata con il rifacimento dei marciapiedi e la realizzazione di un sottopasso pedonale.
- Il raddoppio Castelplanio-Montecarotto è stato attivato in data 10.06.2018.
- Il raddoppio della tratta Fabriano-PM 228 è stato attivato in data 20.12.2009.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un incremento della capacità sulle tratte oggetto di raddoppio (da 4 a 10 treni/h), funzionali alle relazioni Ancona-Fabriano e Roma-Perugia ed una riduzione dei tempi di percorrenza, grazie al miglioramento prestazionale in termini di velocità di tracciato.

### **Raddoppio Lunghezza Guidonia**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si colloca nel quadrante orientale di Roma e prevede la prosecuzione del raddoppio già realizzato nel tratto Tiburtina-Prenestina-Lunghezza (estesa di circa 15 km della linea FL2), per la maggior parte in affiancamento all'attuale tracciato.

La prosecuzione del raddoppio da Lunghezza a Guidonia Colle Fiorito si estende per circa 10 km e prevede, l'estensione dell'attuale sistema di telecomando (SCC FL2) sino a Guidonia.

Il progetto prevede la realizzazione di opere civili, armamento, trazione elettrica a 3 kV cc, impianti tecnologici avanzati per il distanziamento e la sicurezza ferroviaria e nuovi apparati tecnologici, prevedendo lavorazioni per fasi al fine di garantire sulla linea il mantenimento dello standard di servizio attualmente offerto e per le altre opere limitare il disturbo alla viabilità e quindi agli abitanti.

L'intervento di raddoppio, che ricade nei Comuni di Roma, Tivoli e Guidonia, si sviluppa su una fascia collinare tra Roma e i monti Tiburtini caratterizzata dagli ambiti urbanizzati di Lunghezza, Tivoli e Guidonia intervallati da aree di tipo agrario. L'opera è costituita prevalentemente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche. Non sono previste opere d'arte significative.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

È in corso la realizzazione della 1<sup>a</sup> Fase che prevede il raddoppio in affiancamento tra Lunghezza e Bagni di Tivoli e l'adeguamento dell'attuale stazione di Bagni di Tivoli, nella 2<sup>a</sup> fase verrà realizzata la nuova Stazione di Guidonia Colle Fiorito su semplice binario attualmente in attività negoziale.

Successivamente, in 3<sup>a</sup> Fase, è previsto il prolungamento del raddoppio fino a Guidonia Colle Fiorito, su nuovo tracciato, con la realizzazione della nuova Fermata di Bagni di Tivoli. Tali attività sono state bloccate dalla mancata realizzazione di una viabilità da parte del Comune di Tivoli che interferisce con le opere ferroviarie, tale criticità è in via di risoluzione con una nuova proposta di viabilità a cura e spese di RFI (presentata nel febbraio 2021) attualmente in fase di Valutazione di Incidenza (area SIC) presso la Regione Lazio.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un incremento della capacità (da 4 a 10 treni/h) con prolungamento da Lunghezza a Guidonia del servizio metropolitano con cadenzamento a 15', il miglioramento della regolarità della circolazione e l'ottimizzazione della gestione dei rotabili, grazie all'incremento del numero di binari per la sosta con la nuova località di Guidonia Colle Fiorito con eliminazione degli invii attualmente programmati, ed infine il miglioramento dell'accessibilità grazie ad interventi di viabilità, all'eliminazione dei PL e alla realizzazione di parcheggi di interscambio a Guidonia Colle Fiorito ed a Bagni di Tivoli.

### **Raddoppio Lunghezza Guidonia**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si colloca nel quadrante orientale di Roma e prevede la prosecuzione del raddoppio già realizzato nel tratto Tiburtina-Prenestina-Lunghezza (estesa di circa 15 km della linea FL2), per la maggior parte in affiancamento all'attuale tracciato.

La prosecuzione del raddoppio da Lunghezza a Guidonia Colle Fiorito si estende per circa 10 km e prevede, l'estensione dell'attuale sistema di telecomando (SCC FL2) sino a Guidonia.

Il progetto prevede la realizzazione di opere civili, armamento, trazione elettrica a 3 kV cc, impianti tecnologici avanzati per il distanziamento e la sicurezza ferroviaria e nuovi apparati tecnologici, prevedendo lavorazioni per fasi al fine di garantire sulla linea il mantenimento dello standard disservizio attualmente offerto e per le altre opere limitare il disturbo alla viabilità e quindi agli abitanti.

L'intervento di raddoppio, che ricade nei Comuni di Roma, Tivoli e Guidonia, si sviluppa su una fascia collinare tra Roma e i monti Tiburtini caratterizzata dagli ambiti urbanizzati di Lunghezza, Tivoli e Guidonia intervallati da aree di tipo agrario. L'opera è costituita prevalentemente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche. Non sono previste opere d'arte significative.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

È in corso la realizzazione della 1<sup>a</sup> Fase che prevede il raddoppio in affiancamento tra Lunghezza e Bagni di Tivoli e l'adeguamento dell'attuale stazione di Bagni di Tivoli, nella 2<sup>a</sup> fase verrà realizzata la nuova Stazione di Guidonia Colle Fiorito su semplice binario attualmente in attività negoziale.

Successivamente, in 3<sup>a</sup> Fase, è previsto il prolungamento del raddoppio fino a Guidonia Colle Fiorito, su nuovo tracciato, con la realizzazione della nuova Fermata di Bagni di Tivoli. Tali attività sono state bloccate dalla mancata realizzazione di una viabilità da parte del Comune di Tivoli che interferisce con le opere ferroviarie, tale criticità è in via di risoluzione con una nuova proposta di viabilità a cura e spese di RFI (presentata nel febbraio 2021) attualmente in fase di Valutazione di Incidenza (area SIC) presso la Regione Lazio.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un incremento della capacità (da 4 a 10 treni/h) con prolungamento da Lunghezza a Guidonia del servizio metropolitano con cadenzamento a 15', il miglioramento della regolarità della circolazione e l'ottimizzazione della gestione dei rotabili, grazie all'incremento del numero di binari per la sosta con la nuova località di Guidonia Colle Fiorito con eliminazione degli invii attualmente programmati, ed infine il miglioramento dell'accessibilità grazie ad interventi di viabilità, all'eliminazione dei PL e alla realizzazione di parcheggi di interscambio a Guidonia Colle Fiorito ed a Bagni di Tivoli.

### **Adeguamento tecnologico ed infrastrutturale Battipaglia Reggio Calabria**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Battipaglia-Reggio C. hanno lo scopo di elevare gli standard prestazionali della linea. Il progetto ricade all'interno delle regioni Basilicata, Campania e Calabria, sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria e riguarda interventi sia di carattere tecnologico che infrastrutturale (sia in galleria che in viadotto).

Gli interventi programmati in ambito Regione Basilicata prevedono l'adeguamento a sagoma della linea. Ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici. Gli interventi programmati in ambito Regione Campania (n. 3) comprendono: adeguamento a sagoma PC 45, costruzione sottopassaggio nella stazione di Policastro, costruzione della galleria subalvea Fiumicello. Ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.

Gli interventi programmati in ambito Regione Calabria (n. 10) comprendono: ricostruzione della Galleria "Coreca", ricostruzione ponte Petrace fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi e modifica P.R.G. stazione di Gioia T. e inserimento C.T.C., velocizzazione degli itinerari di stazione e costruzione S.S.E. di Vibo Pizzo con annessa linea primaria di alimentazione, riclassamento a 150 kV della SSE di Sambiasi e della linea primaria FS Feroletto – Sambiasi, potenziamento della SSE di Reggio Calabria Gallico, realizzazione PRG ed ACC di Lamezia Terme Centrale, completamento realizzazione DCO unico di Reggio Calabria, adeguamento del PRG nelle stazioni Praja, Scalea e Diamante, adeguamento del PRG nelle stazioni Eccellente e Vibo-Pizzo, adeguamento sagoma gallerie della Calabria. Ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

In ambito Regione Basilicata le opere sono state ultimate tra il 2014-2015.

In ambito Regione Campania: gli interventi galleria subalvea torrente Fiumicello sono stati completati a luglio 2018; l'intervento sottopassaggio e adeguamento PRG stazione di Policastro ultimato a luglio 2015 e, relativamente agli adeguamenti sagoma gallerie, per la galleria Spina le opere sono state ultimate a giugno 2014 e per la galleria Rutino le opere sono state ultimate a gennaio 2015.

In ambito regione Calabria tutti gli interventi sono stati attivati. Sono in corso di ultimazione le attività accessorie di completamento.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento delle prestazioni della intera linea e l'affidabilità dell'infrastruttura, sia come sede ed opere d'arte che come impianti tecnologici, adeguandola, dove possibile, agli standard di esercizio.

#### PRG E ACC DI BARI CENTRALE

##### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto fa parte di un programma che comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale dell'asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità, e

conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza.

Nello specifico il progetto consiste nella modifica del PRG della stazione di Bari C. le e nella realizzazione di un nuovo impianto tecnologico ACC.

Nel nodo di Bari convergono le reti ferroviarie di 4 diversi gestori: RFI, Ferrovie del Nord Barese (FNB), Ferrovie Appulo Lucane (FAL) e Ferrovie del Sud Est (FSE), con tre differenti stazioni.

La stazione di Bari C.le costituisce il punto di interconnessione tra la linea Adriatica e la linea Bari–Taranto di RFI, la linea Bari FSE–Martina Franca– Putignano - Taranto delle FSE, le linee Bari-Barletta e Bari S. Paolo – Bari C.le delle FNB e la linea Bari-Matera della FAL.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

- Completata la progettazione esecutiva di sistemazione del «Piano Regolatore Generale della stazione di Bari Centrale», a cura dell'appaltatore, e avviate le attività realizzative. Attivata a marzo 2019 la fase 3.2, a settembre 2019 la fase 4.0, a luglio 2020 la fase 4.1 e a novembre 2020 la fase 4.2 dell'apparato di sicurezza della stazione (ACEI: Apparato centrale Elettrico a Itinerari);
- Completata la progettazione esecutiva per la realizzazione del «nuovo apparato di stazione (ACCM: Apparato centrale Computerizzato Multistazione) della stazione di Bari Centrale», a cura dell'appaltatore, e avviate le attività realizzative.

Attivazione della prima fase dell'ACCM prevista entro il 2022.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità di impianto presso Bari C. le da 10 treni/h a 20 treni/h, maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario attraverso la suddivisione dei flussi per stazioni elementari ed eliminazione delle interferenze, potenziamento dell'offerta con la maggiore integrazione con le ferrovie concesse e valorizzazione delle aree non strumentali all'esercizio ferroviario.

#### **Nodo di Falconara**

##### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto del Nodo di Falconara e mirano a realizzare

un collegamento diretto tra il Nord Italia e Roma via Orte, eliminando la necessità d'invertire la direzione di marcia dei treni a Falconara Marittima, e alla rilocalizzazione della linea ferroviaria per risolvere l'interferenza con la raffineria API di Falconara. L'intervento è suddiviso in due fasi: 1a fase e completamento.

Gli interventi di 1^ fase consistono nella realizzazione di:

- variante a doppio binario (4,4 km) della linea Adriatica tra le stazioni di Montemarciano e Falconara M. (variante di Falconara), compresa la modifica del piano di stazione di Falconara M.;
- bretella di collegamento tra la variante di Falconara e la linea Orte-Falconara, a semplice binario (1,5 km), con possibilità di raddoppio al completamento del raddoppio della intera linea Orte-Falconara;

- Dismissione dell'attuale scalo merci di Falconara M. e delocalizzazione dell'attuale SSE.

Dal punto di vista geomorfologico, le aree interessate dall'intervento non presentano particolari emergenze; l'area infatti risulta da pianeggiante a sub pianeggiante con quote che oscillano quasi sempre tra 2 e 5 m s.l.m. L'intervento in argomento prevede solo opere di scavalco delle viabilità e dei corsi d'acqua interferiti dalla linea. L'opera d'arte principale è costituita dal viadotto Esino e dal ponte in acciaio sul fiume Esino.

Gli interventi che completano il programma di riassetto del Nodo di Falconara presentano un progetto è articolato nei seguenti macro-interventi:

- nuova stazione di Montemarciano con la dismissione della attuale stazione (finanziata);
- trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai singoli impianti di sicurezza e segnalamento, ed altri lavori residui (da finanziare).

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

È in corso la realizzazione dei lavori relativamente agli interventi di prima fase.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

I benefici derivanti dagli interventi di 1° fase consentiranno un incremento prestazioni e capacità complessiva della rete, grazie alla possibilità di istradare i treni merci e passeggeri tra Roma e Nord Italia su un nuovo itinerario alternativo al Corridoio Scandinavia - Mediterraneo già adeguato a P/C 45, il miglioramento nella gestione della circolazione ed un più agevole collegamento merci con la stazione di Jesi Interporto grazie alla realizzazione della bretella a semplice binario. A lavori completati si consentirà inoltre la razionalizzazione e incremento prestazioni dell'offerta merci (modulo 750 m nella nuova stazione di Montemarciano ovvero presso impianti vicini).

#### **Linea AV/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia**

##### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come ulteriore lotto funzionale della tratta Milano - Verona, in continuità con la tratta Milano-Treviglio già in esercizio.

Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Treviglio e Brescia per uno sviluppo complessivo di circa 58 km. Il tracciato, che attraversa 20 comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia, è integrato alle linee storiche attraverso il proseguimento verso Milano costituito dalla linea Milano - Treviglio, prima tratta già realizzata della Linea AV/AC Milano - Verona, e attraverso l'ingresso nella stazione di Brescia realizzata mediante l'interconnessione di Brescia Ovest.

La nuova infrastruttura ha origine nel Comune di Cassano d'Adda, come prosecuzione del quadruplicamento Milano - Treviglio, e si sviluppa per circa 40 km in stretto affiancamento al tracciato del raccordo autostradale Brescia - Milano della BreBeMi (Brescia - Bergamo - Milano). Si innesta nel nodo di Brescia tramite

l'interconnessione Brescia Ovest lunga circa 12 km e il successivo tratto di attraversamento urbano lungo 7 km in affiancamento alla linea ferroviaria

convenzionale fino alla stazione di Brescia Centrale, dove è prevista la sistemazione del piano del ferro. Tale infrastruttura è di competenza del GC.

Il progetto prevede inoltre nuovo assetto della stazione di Brescia C. le e impianto ACC di stazione (realizzata mediante appalti integrati).

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

La tratta AV/AC Treviglio-Brescia/Interconnessione di Brescia Ovest è stata attivata all'esercizio commerciale in data 11 dicembre 2016 con arrivo e partenza dei treni AV sui binari 1 e 2 della stazione di Brescia Centrale.

- La tratta AV/AC Treviglio-Brescia/Interconnessione di Brescia Ovest è stata attivata all'esercizio commerciale in data 11 dicembre 2016 con arrivo e partenza dei treni AV sui binari 1 e 2 della stazione di Brescia Centrale.

- Nuovo assetto della stazione di Brescia: il 26 agosto 2018 (fase 2.6 ACC) sono stati attivati i binari 13, 14, 15 e 16 (serviti dai marciapiedi VI e VII) dedicati al servizio viaggiatori della linea per Cremona e l'ACC Brescia Est che, in questa fase, gestisce i Posti di Servizio di Bivio/PC Roncadelle, nuovo Bivio Mella, Brescia Scalo, il corridoio merci e i binari alti della stazione di Brescia (destinati al servizio viaggiatori per Cremona); successivamente, il 09 dicembre 2018 (fase 3.2 ACC), sono stati attivati i nuovi binari 10 e 11 (serviti dal marciapiede V) dedicati ai treni AV. A luglio 2021 è stata attivata la fase 4 dell'ACC di Brescia

che prevede di gestire la stazione con il nuovo ACC Brescia e la conseguente dismissione dell'ACEI.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il quadruplicamento dei binari tra Milano e Brescia ha aumentato la capacità dell'infrastruttura ferroviaria, creando i presupposti per l'incremento dell'offerta di trasporto da/per la città di Brescia.

La specializzazione delle linee ferroviarie, con separazione del traffico a lunga percorrenza da quello regionale e metropolitano, ha consentito inoltre di incrementare gli standard di regolarità e puntualità. La nuova linea AV/AC, insieme al quadruplicamento Milano-Treviglio, ha consentito la riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Brescia a 36 minuti.

#### **Raddoppio Palermo Messina: tratta Fiumetorto Castelbuono**

##### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in lotti funzionali, prevede il prolungamento del raddoppio della linea Messina-Palermo in ingresso al nodo di Palermo per un'estesa di circa 32 km da Fiumetorto a Castelbuono.

Nell'ambito del progetto è previsto anche il completamento dello studio di fattibilità del raddoppio nella tratta interna Patti-Castelbuono.

La prima fase funzionale riguarda il raddoppio della tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo. Da Fiumetorto a Lascari (14,2km) il nuovo tracciato è invariante per circa 5 km (Himera) quindi si affianca all'attuale binario fino a Lascari. Nel tratto Lascari-Cefalù -Ogliastrillo (5,7km) la nuova linea è in galleria (4km), poi procede

per un breve tratto allo scoperto per attraversare il torrente Carbone, quindi in trincea in prossimità di Ogliastrillo.

La seconda fase funzionale riguarda il raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono. Da Ogliastrillo (Cefalù) a Castelbuono (circa 13 km) il tracciato è previsto in galleria a doppia canna di circa 6,9 km: in tale tratto verrà realizzata la nuova fermata di Cefalù. Segue quindi un tratto allo scoperto e due ulteriori tratti in galleria (S. Ambrogio circa 4 km) e Malpertugio (180 m). La maggior parte del tracciato sarà sotterraneo, consentendo di eliminare 7 passaggi a livello.

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

Sulla tratta Fiumetorto – Ogliastrillo, la tratta Fiumetorto - Campofelice è stata attivata a gennaio 2016, la tratta Campofelice – Ogliastrillo è stata attivata a dicembre 2017.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente agli interventi in corso sul nodo di Palermo l'intervento consentirà un incremento di capacità (da 4 a 10 treni/h) e una migliore accessibilità alla città di Palermo e all'aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi.

Unitamente agli interventi in corso di velocizzazione della rimanente tratta a semplice binario sino a Patti, il progetto crea inoltre le condizioni per una riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Palermo – Messina e per una migliore gestione della circolazione.

### **Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi**

#### DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ricomprende gli interventi di sviluppo del nodo ferroviario di Genova, il Terzo Valico dei Giovi e i collegamenti di ultimo miglio con il Porto storico di Genova in coerenza con quanto disposto dal DL n. 32/2019 "Sblocca cantieri".

L'intervento è articolato in tre macrointerventi:

1. Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole: L'intervento mira al potenziamento e la specializzazione delle linee del nodo di Genova lungo l'asse Voltri-Brignole per eliminare gli attuali

colli di bottiglia che limitano lo sviluppo dell'offerta ferroviaria passeggeri e migliorare le interconnessioni con il sistema portuale genovese, anche in previsione della realizzazione del tunnel di base dei Giovi.

2. Potenziamento scalo Campasso e itinerario Bivio Fegino – Parco Campasso – ex bivio S. Limbania

3. Terzo valico dei Giovi.

In particolare, il progetto prevede:

- completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli, con sistemazione a PRG della stazione di Voltri 1<sup>a</sup> Fase;
- prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri, con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e realizzazione

del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena con la realizzazione dell'ACCM su ferro attuale a Sampierdarena;

- sestuplicamento della tratta Principe - Brignole eliminando le attuali interferenze a raso generate agli innesti dei bivi Traversata;
- PRG finale di Voltri.
- adeguamento/riattivazione della tratta tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino;
- adeguamento/completamento dello scalo Campasso con realizzazione di 8 binari a modulo 750 metri centralizzati e controllati dal nuovo ACC di stazione su un'area di circa 48.500 mq complessivi;
- adeguamento/completamento della tratta Campasso- ex bivio S. Limbania.
- realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC che si sviluppa per circa 53 km (Terzo valico dei Giovi), di cui circa 37 km in galleria, e con interconnessioni con la rete esistente attraversando 14 comuni in provincia di Genova e di Alessandria.

Le opere principali del Progetto sono:

- Galleria di Valico (27 km): doppia canna, by-pass ogni 500 m e 4 finestre di accesso intermedio (per motivi costruttivi e di sicurezza);
- Galleria di Serravalle (7 km): doppia canna, by-pass ogni 500 m;
- Galleria Artificiale Pozzolo (2 km).

#### AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

- Nel 2016 è stato attivato l'ACCM di Voltri, sono in corso i lavori per il potenziamento dello scalo di Genova Voltri Mare. A dicembre 2019 è stato attivato il raddoppio del binario d'ingresso al VTE (Voltri Terminal Europa).
- In data 26 giugno 2020 sono stati affidati al General Contractor Consorzio COCIV i lavori di completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, sono in corso le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo e S. Tomaso esistenti sulle gallerie Traversata Vecchia e Nuova. Sono stati avviati gli interventi tecnologici sulle linee in esercizio.
- In data 29 agosto 2021 è stata attivata la Fase 1 del bivio Polcevera.
- Sono in corso i lavori a Genova Brignole per la realizzazione dell'ACC-M su ferro attuale.
- È in corso la progettazione definitiva (a cura del Consorzio COCIV) relativa agli interventi tra Campasso e Bivio Fegino, nonché gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del Sestuplicamento Brignole- Principe e del Quadruplicamento Voltri - Sampierdarena
- Sono stati riavviati i lavori delle opere civili nello Scalo Campasso, che erano stati temporaneamente sospesi a causa della concessione delle aree di cantiere per la ricostruzione del nuovo ponte autostradale sul Polcevera.

Completano funzionalmente il progetto gli interventi di adeguamento del collegamento fra Calata Sanità-Bettolo e Bivio S. Limbania, fuori perimetro del progetto unico, ma oggetto della Convenzione tra RFI e AdSP 2019; è stato ultimato

l'iter autorizzativo, a cura di AdSP, sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio delle attività negoziali, in corso i lavori di demolizione dell'armamento. È stata avviata a cura di RFI la progettazione della stazione Parco Fuori Muro sulla base di quanto stabilito dal protocollo d'intesa del 28/06/2018 tra MIT e AdSP, a maggio 2021 è stato consegnato il PFTE ad AdSP rivisitato a settembre 2021 per avvio iter autorizzativo, è in corso la progettazione definitiva. Per quanto riguarda gli interventi relativi al PRG di Rivalta Scrivia ad agosto 2021 è stata attivato l'ACC compreso l'adeguamento a modulo 750 mt. Dei binari 4 e 5 (Fase 3), sono in corso i lavori delle restanti fasi 4 e 5. Relativamente al Terzo valico dei Giovi, ad oggi sono in realizzazione tutti e 6 i lotti costruttivi e il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, con un avanzamento dei lavori pari a circa il 46 %. È stato ridefinito il

termine di ultimazione dell'Opera a dicembre 2024. Il 24 settembre 2020 è stato eseguito l'abbattimento di due diaframmi, Galleria di Valico e Galleria di Serravalle, che rappresenta una milestone del progetto e consentirà il collegamento diretto di tutti i cantieri operativi su 17 km di linea ferroviaria.

#### BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto consentirà il superamento dei limiti prestazionali delle linee di collegamento tra la città di Genova e la pianura Padana e il riassetto complessivo del nodo e dei collegamenti con il porto storico e con il terminal di Voltri. Nello specifico gli interventi consentiranno:

- Eliminazione dei colli di bottiglia nel nodo, grazie alla separazione dei flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali e all'incremento dell'offerta di trasporto e della frequenza dei treni regionali e metropolitani (da 10 a 12 treni/h sulla relazione Voltri-Brignole);
- Potenziamento dell'impianto retroportuale di Genova Campasso, la cui capacità passerà da 10 coppie/giorno di lunghezza 550m a 24 coppie/giorno di lunghezza 750m e consentirà di approntare treni completi, da inoltrare direttamente alle destinazioni finali;
- Adeguamento dei collegamenti tra il sistema portuale di Genova e la pianura padana agli Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI); la nuova linea dei Giovi consentirà il passaggio di treni di lunghezza pari a 750 metri, sagoma P/C 80 e peso assiale D4;
- Riduzione del tempo di viaggio tra Torino/Milano e Genova per i servizi lunga percorrenza;
- Miglioramento del governo del traffico grazie alla realizzazione delle nuove tecnologie e piena interoperabilità grazie all'adozione di ERTMS L2.

Rete Ferroviaria Italiana, in linea con quanto definito dal Piano d'Impresa 2017-2026 delle Ferrovie dello Stato Italiane, ha avviato sull'intera rete nazionale un programma (Progetto Easy Station) di **adeguamento** nell'arco di 10 anni, **di 620 stazioni (le più frequentate), su tutto il territorio nazionale.**

L'obiettivo è la valorizzazione delle stazioni ferroviarie per migliorarne l'accessibilità, la sostenibilità energetica e la digitalizzazione dei servizi, incrementando la connessione fisica e digitale con il territorio.

Gli interventi programmati per migliorare le infrastrutture prevedono: l'innalzamento dei marciapiedi (55 cm dal piano dei binari) secondo lo standard europeo previsto per i servizi ferroviari metropolitani per facilitare l'accesso ai treni; la riqualificazione dei sottopassaggi pedonali con realizzazione di nuovi rivestimenti e pavimenti in gres e la realizzazione di nuove rampe di accesso ai binari; l'attivazione di ascensori e scale mobili; l'installazione di percorsi e mappe tattili per garantire alle persone a ridotta mobilità una migliore fruibilità delle stazioni; la realizzazione di nuove pensiline e la riqualificazione di quelle esistenti.

Gli interventi prevedono anche la riqualificazione dei fabbricati in ambito stazione e l'intero fabbricato viaggiatori con il restyling delle facciate, il rinnovo completo degli infissi e la realizzazione di una nuova sala di attesa, la riqualificazione dei servizi igienici dotati anche di bagno attrezzato per le persone a ridotta mobilità e di un ambiente nursery.

Per aumentare la percezione di sicurezza e comfort il progetto prevede la realizzazione dell'impianto di illuminazione, con luci a led ad alta efficienza energetica, un sistema di segnaletica conforme agli ultimi standard emanati da RFI e le recinzioni delle aree di pertinenza ferroviaria.

In programma anche il miglioramento dei sistemi di informazione al pubblico, sia audio sia video, grazie all'installazione di nuovi monitor e impianti di diffusione sonora e il miglioramento della segnaletica di stazione e dell'illuminazione.

Inoltre, saranno effettuati interventi anche nelle aree di accesso alle stazioni con la creazione di parcheggi auto, stalli per la sosta delle due ruote e appositi sistemi per facilitare salita e discesa dei viaggiatori, senza bici in spalla.

In questo contesto, le riqualificazioni vengono effettuate con caratteristiche di riconoscibilità del Gruppo FS mediante l'utilizzo di specifici materiali e tecnologie che sono riportati all'interno del "Disciplinare degli elementi tecnico progettuali" di RFI. I lavori come si vede dalla scheda allegata registrano tutti un notevole ritardo.

Di seguito si riportano le schede di dettaglio degli interventi Easy e Smart Station sopra citati, realizzati nelle stazioni di Romano Lombardo, Codogno, Iglesias, Pietra Ligure, Thiene e Vasto San Salvo.

**La stazione di Romano-Lombardo**, è una stazione ferroviaria posta sulla linea Milano-Venezia. Serve il centro abitato di Romano di Lombardia, la Bassa pianura Bergamasca orientale e alcuni comuni dell'alto Cremonese e Cremasco per un totale di oltre 70.000 residenti.

L'intervento si sarebbe dovuto concludere nel 2021, ma i lavori hanno subito un lungo stop, per ritardi dovuti alla pandemia COVID-19 che ha comportato uno slittamento della pianificazione delle interruzioni di linea per consentire di realizzare i lavori in completa sicurezza.

La stazione nel suo complesso risulta in fase di lavorazione, con uno stato di avanzamento lavori pari al 40%. Si prevede di completare le attività entro novembre 2022. Le opere relative al restyling del fabbricato viaggiatori saranno iniziate, presumibilmente entro il mese di dicembre 2022.

**La stazione di Codogno** è una stazione ferroviaria posta sulla linea Milano-Bologna; è punto di diramazione della linea per Cremona. La stazione fu aperta nel 1861 con l'attivazione della tratta Milano-Piacenza. Il piazzale ferroviario conta 4 binari serviti da tre marciapiedi collegati da un sottopassaggio. L'intervento si sarebbe dovuto concludere nel 2021, ma i lavori hanno subito un lungo stop, per ritardi dovuti alla pandemia COVID-19 che ha comportato uno slittamento della pianificazione delle interruzioni di linea per consentire di realizzare i lavori in completa sicurezza.

La stazione nel suo complesso risulta in fase di lavorazione, con uno stato di avanzamento lavori pari al 55%. Si prevede di completare le attività entro il novembre 2022.

Le opere relative al restyling del FV saranno iniziate, presumibilmente entro il mese di marzo 2023.

**La stazione di Iglesias**, realizzata come impianto di testa, è stata inaugurata nel 1872 venne costruita come stazione terminale della ferrovia Decimomannu-Iglesias della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, la prima delle linee previste dalla rete ferroviaria pubblica sarda a essere completata nella sua intera lunghezza. Nel corso degli anni, all'originario fabbricato viaggiatori a due piani si era sostituito quello a un solo piano, ancora in uso nel 2014.

La stazione nel suo complesso risulta in fase di lavorazione, con uno stato di avanzamento lavori pari al 80%. Si prevede di completare le attività che interessano l'accessibilità entro il mese di luglio 2022.

Le opere relative al restyling del FV saranno iniziate, presumibilmente entro il primo semestre 2022.

**La stazione ferroviaria di Thiene** si trova in Veneto, al servizio della località omonima, in provincia di Vicenza ed è posta lungo la linea ferroviaria Vicenza – Schio, la sua attivazione è avvenuta nel 1878. L'impianto ferroviario di Thiene è costituito da tre binari su cui transitano i treni Regionali (servizio svolto dalla Società Trenitalia) che hanno come destinazione Vicenza, Schio, Cavazzale, Marano Vicentino, Dueville, Villaverla e Anconetta, con un passaggio ogni venti minuti circa. La stazione, relativamente alla porzione accessibilità, risulta in fase di completamento con uno stato di avanzamento lavori pari al 80%.

Le lavorazioni hanno subito un rallentamento rispetto alle previsioni a causa della necessità di intervenire anche sul piano del ferro (binari) con lavori di livellamento, che si sono conclusi nella prima metà del mese di settembre.

Ad oggi gli interventi relativi all'accessibilità sono sostanzialmente terminati a meno del montaggio degli impianti ascensori.

**La stazione di Pietra Ligure** venne attivata nel 1872, all'apertura della tratta ferroviaria da Savona a Ventimiglia.

La classificazione della Stazione è Silver, l'attuale Fabbricato Viaggiatori venne costruito nel 1938 su progetto di Roberto Narducci. Si prevede di completare le attività relative alla pensilina entro il primo semestre 2022 tale data è strettamente connessa al rilascio del parere da parte degli enti competenti.

**La stazione di Vasto-San Salvo** è una stazione ferroviaria, posta sulla linea Adriatica, a servizio dei comuni di Vasto e San Salvo. La stazione nel suo complesso risulta in fase di lavorazione, con uno stato di avanzamento lavori pari

al 60%. Relativamente alle attività sui Fabbricati viaggiatori la progettazione è in fase di revisione per il progetto di adeguamento sismico del FV.  
Si prevede di completare le attività entro il primo trimestre del 2023.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/20	Produzione stimata dal 01/12/20 al 30/11/21	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/21	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/21	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/21 al 30/11/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/21 al 30/11/21
P055_A - Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	3.050,66	708,61	103,95	812,56	26,64%	48,41	55,54	44,26	30,38
A1004C - Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	2.600,06	406,00	59,42	465,42	17,90%	31,13	28,29	21,37	30,37
<b>Totale</b>	<b>5.650,72</b>	<b>1.114,61</b>	<b>163,37</b>	<b>1.277,98</b>	<b>22,62%</b>	<b>79,54</b>	<b>83,83</b>	<b>65,63</b>	<b>60,75</b>

n.	STAZIONI da completare/attivare	entro il 31/05/2021	entro il 30/11/2021
1	Pietra Ligure	X	
2	Codogno		X
3	Romano Lombardo		X
4	Thiene	X	
5	Iglesias		X
6	Vasto San Salvo	X	

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali per lo *sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti ed aeroporti*, nel corso del 2021, l'attività di monitoraggio ha riguardato 3 interventi.

I ritardi nella realizzazione degli interventi è dovuto essenzialmente all'emergenza sanitaria Covid-19, che ha determinato una complessiva riprogrammazione delle attività di cantiere con rallentamenti nella realizzazione, principalmente per ritardi nell'approvvigionamento dei materiali, con conseguente riduzione della produzione.

1. Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna
2. Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto
3. Interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste Campo Marzio

*Tempestiva realizzazione delle reti ferroviarie di collegamento con i porti e aeroporti (Importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/20	Produzione stimata dal 01/12/20 al 30/11/21	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/21	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/21	Importo produzione stimata dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/21 al 30/11/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/21 al 30/11/21	Avanzamento percentuale effettivo lavori al 30/11/21
1	1975 - Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto cote di Ravenna	23,50	4,36	6,00	10,36	44,09%	0,64	5,36	3,82	2,00	43,32%
2	0417 - Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto	37,50	7,14	1,18	8,32	22,19%	0,88	0,30	0,43	2,18	26,00%
3	1915 - Interventi Ferroviari per il potenziamento della Stazione Trieste C. Marzio	80,00	12,53	2,82	15,15	18,94%	2,62	0,00	0,20	0,84	16,86%
	<b>Totale</b>	<b>141,00</b>	<b>24,03</b>	<b>9,80</b>	<b>33,83</b>	<b>23,99%</b>	<b>4,14</b>	<b>5,66</b>	<b>4,45</b>	<b>5,02</b>	<b>23,76%</b>

### **3.2 Sviluppare servizi di trasporto in grado di ridurre significativamente le esternalità negative e le emissioni di gas climalteranti e di inquinanti, trasferendo una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto maggiormente sostenibili, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto", al programma 13.2 "Autotrasporto ed intermodalità" e 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", ed è diretto allo sviluppo degli interventi per lo sviluppo dei porti e alla diffusione degli incentivi all'utilizzo di mezzi di trasporto meno impattanti sull'ambiente, alternativi ai mezzi su gomma.

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.

Si evidenzia che la misura *ferrobonus* nazionale è stata apprezzata a livello Regionale: le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia hanno adottato nel 2018 rispettive misure di incentivazione regionale sulla base dello schema *ferrobonus* e le stesse Regioni hanno fornito, con proprie risorse, un "*surplus*" di incentivo per quei treni in partenza e/o in arrivo nei rispettivi territori regionali (con esclusione dei meri attraversamenti).

L'avvio degli incentivi *ferrobonus* ha fatto registrare immediatamente un impatto favorevole sull'andamento delle modalità di trasporto merci alternative al trasporto stradale, per questo motivo il legislatore, con la legge di bilancio per il 2020, ha

rifinanziato il *ferrobonus* anche in linea con l'autorizzazione della Commissione Europea del novembre 2016 che, al punto (14), dispone che “*il regime può tuttavia avere una durata massima complessiva di cinque anni e la sua applicazione inizia a decorrere dalla pubblicazione del decreto attuativo a seguito dell'approvazione da parte del regime da parte della Commissione*”.

In particolare la legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020) all'articolo 1, comma 111 proroga gli incentivi per lo shift modale strada/ferro: il comma 111 ha stanziato 14 milioni per il 2020 e 25 milioni per il 2021 per il *ferrobonus*.

Con decreto direttoriale del 16 marzo 2020 si è aperto il bando per la misura “*proroga ferrobonus*” anno 2020 e anno 2021, la proroga è stata notificata in forma semplificata sul SANI2 e autorizzata dalla Commissione Europea con decisione del 24.4.2020 C (2020) 2528 final.

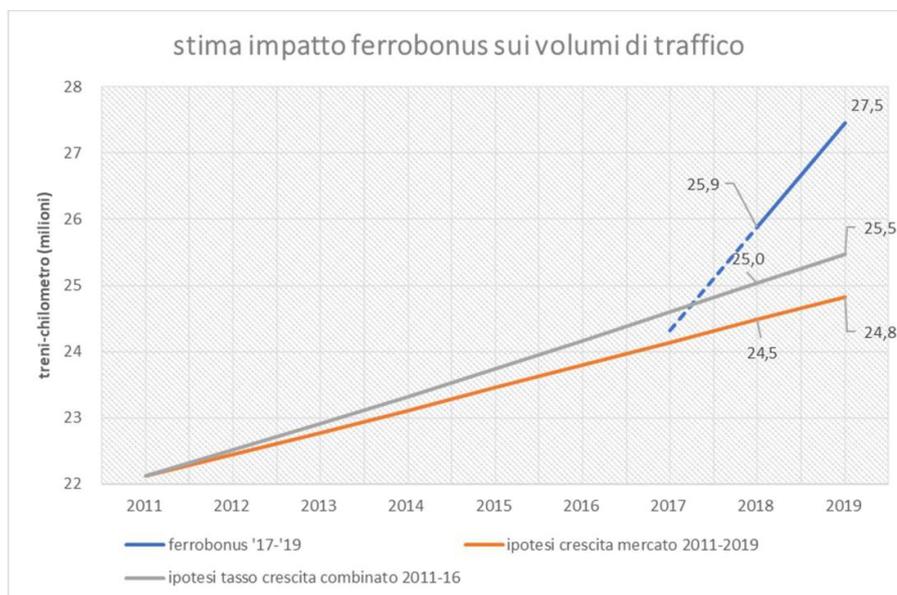
Il finanziamento previsto dalla legge di Bilancio per il 2020 (pari a 14 milioni), a seguito dell'emergenza Covid, è stato incrementato di ulteriori 20 milioni di euro per effetto del decreto direttoriale n. 137 del 28 luglio 2020 emanato in attuazione dell'articolo 197, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77.i

Nel mese di novembre 2020 è stata completata l'istruttoria relativa alle rendicontazioni per la terza annualità *ferrobonus* (31 agosto 2019-30 agosto 2020).

Pur in presenza della grave crisi sanitaria ed economica determinata dalla pandemia Covid-19, le domande ammesse a contributo sono state 70, per uno sviluppo di circa 29 milioni di treno/km effettuati, a fronte di un impegno di risorse pari ad euro 33.790.000,00. Il coefficiente unitario per treno/chilometro è stato di € 1,16.

Anche per il *ferrobonus* regionale si è registrata l'adesione della Regione Toscana (che va ad aggiungersi a Piemonte, Liguria e Lombardia).

Un'analisi effettuata nel 2019 sull'impatto del *ferrobonus*, sul trasporto intermodale riferisce nel 2018 un surplus di traffico riconducibile all'effetto *ferrobonus*, compreso tra 0,9 e 1,4 milioni di treni-km (ossia compreso tra il 2 ed il 3% del traffico complessivo registrato), mentre nel 2019 tale valore varia tra 2,0 e 2,7 milioni (tra il 4 ed il 5,5%).



Trattasi di un dato particolarmente significativo in quanto registra l'effetto positivo dell'incentivo sullo spostamento di modalità di trasporto maggiormente sostenibili.

L'articolo 1 co 573 della legge 178/2020 (legge di Bilancio 2021) ha previsto un rifinanziamento della misura *ferrobonus* a decorrere dal 2021 fino al 2026, disponendo, altresì che l'efficacia delle autorizzazioni di spesa conseguenti al rifinanziamento sia subordinata alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione Europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

Lo stanziamento complessivo per l'anno 2021 è stato dunque di 50 milioni di euro (di cui 25 milioni di euro stanziati dalla legge di Bilancio 2020 e 25 milioni di euro stanziati dalla legge di Bilancio 2021)

A novembre del 2021 è stata validata l'istruttoria presentata dalla società RAM per la quarta annualità *ferrobonus*: 70 domande ammesse a contributo per uno sviluppo di circa per uno sviluppo di circa 34 milioni di treno-km effettuati, a fronte di un impegno di risorse pari ad euro 49.452.024,02. Il coefficiente unitario per treno-km è stato di € 1,16 effettuati, a fronte di un impegno di risorse pari ad euro 33.790.000,00. Il coefficiente unitario per treno-km è stato di € 1,47. In data 20 dicembre 2021 è stato trasmesso il decreto di impegno per le risorse anno 2021 relativo al quarto periodo di incentivazione *ferrobonus*: 31 agosto 2020 -30 agosto 2021.

Un altro rilevante incentivo che ha promosso il Ministero è quello del *Marebonus*. La base giuridica della misura *Marebonus* è costituita dall'art. 1, comma 647 della legge n. 208/2015, con detta norma sono riconosciuti contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

La Commissione europea ha autorizzato l'incentivo *Marebonus* con Decisione n. C(2016)8459 del 19 dicembre 2016.

Acquisito il concerto del Mef è stato adottato il regolamento di cui al decreto interministeriale n. 176 del 13 settembre 2017, le relative disposizioni attuative sono state dettate con decreto dirigenziale 13 dicembre 2017 n. 106 e sono stati aperti i termini per la presentazione delle domande.

Possono proporre la domanda le imprese armatrici, anche in forma consorziata, cooperativa o attraverso *slot agreement*, aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che presentino progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax per il trasporto multimodale delle merci o il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria.

Di recente il completamento dei progetti avviati con la legge di bilancio 2016 è stato rifinanziato con legge 27 dicembre 2019, n. 160 e, da ultimo, con il decreto-legge 19 maggio 2020, n.34 convertito con legge 17 luglio 2020, n.77.

#### **Dotazione finanziaria**

L'art. 1 comma 647 della Legge di Stabilità 2016 (L. 208/2015) ha stanziato rispettivamente:

- 45,4 milioni di euro per l'annualità 2016;
- 44,1 milioni di euro per l'annualità 2017;
- 48,9 milioni di euro per l'annualità 2018.

Il D.L. 22 ottobre 2016, n. 193 ha tagliato l'intero stanziamento per il 2016.

Il D.L. 24 aprile 2017, n. 50 ha ridotto lo stanziamento per il 2017 di € 1.814.749,00

L'art. 47 bis, comma 5, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 ha stanziato per l'annualità 2018 € 35 milioni.

**L'ammontare complessivo delle risorse risulta pertanto pari ad € 118.850.251.**

Successivamente l'art. 1 comma 110 della Legge di Bilancio 2020 (L. 160/2019) ha stanziato:

- 20 milioni di euro per l'annualità 2021.

L'art. 197 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34 convertito con L. 17 luglio 2020, n. 77 ha stanziato:

- 30 milioni di euro per l'annualità 2020.

#### **Effettività della misura Marebonus**

Per la prima annualità [13/12/2017→12/12/2018] sono stati erogati € 42.285.251

Per la seconda annualità [13/12/2018→12/12/2019] sono stati erogati € 76.565.000

Le risorse complessivamente disponibili per le due annualità sono quindi pari ad € 118.850.251.

Per l'utilizzo delle ulteriori risorse relative all'annualità 2020 e all'annualità 2021 è stato emanato il decreto del direttore generale n. 181 del 14/10/2020 autorizzato dalla Commissione Europea con Decisione del 19.2.2021 C(2021) 1262 final sull'aiuto di stato SA.59183 – Italia – *Marebonus*.

L'articolo 1 co 573 della legge 178/2020 (legge di Bilancio 2021) ha previsto un rifinanziamento della misura *Marebonus* a decorrere dal 2021 fino al 2026, disponendo, altresì che l'efficacia delle autorizzazioni di spesa conseguenti al rifinanziamento sia subordinata alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione Europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione.

Lo stanziamento complessivo per l'anno 2021 è stato dunque di 45 milioni di euro (di cui 20 milioni di euro stanziati dalla legge di Bilancio 2020 e 25 milioni di euro stanziati dalla legge di Bilancio 2021).

Si è proceduto, una volta conclusa l'istruttoria relativa alla terza e ultima annualità del *Marebonus* riferita al periodo di incentivazione (13 dicembre 2019-12 dicembre 2020), ad emanare il relativo decreto di impegno a favore dei beneficiari.

La misura *Marebonus*, per i 41 progetti su 52 presentati ed effettivamente implementati dalle imprese beneficiarie per il triennio 2017 – 2019, **ha permesso di ridurre le esternalità negative e le emissioni inquinanti, per le quali è possibile stimare i benefici economici ottenuti.**

La riduzione dei costi unitari esterni è calcolata ipotizzando la modalità stradale come unica alternativa, mentre per il carico medio si adottano due ipotesi: 13,7 tonnellate (ANFIA, dossier 2019) e 17,1 tonnellate (Price Waterhouse Coopers SpA, 2015) per mezzo circolante sulla rete stradale.

Per il calcolo dei benefici economici complessivi sono stati considerati per la prima annualità il numero di chilometri sottratti alla strada, ossia 881.786.60 per i quali è stata stimata una riduzione dei costi esterni relativi alle rotte beneficiarie dell'incentivo che può oscillare tra un minimo di 279 e un massimo di 348 milioni di euro, in termini di minori costi esterni.

Per la seconda annualità, 2019, il numero di chilometri sottratti alla strada è stato di 885.708.574, la variazione dei costi esterni stimata oscilla tra 280 e 350 milioni di euro.

Per la terza annualità 2020 l'istruttoria è stata conclusa nel mese di novembre 2021 e il relativo decreto di impegno delle risorse è stato inviato in data 20 dicembre 2021.

L'obiettivo di ***vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di sistema portuale, in una ottica sempre maggiore sostenibilità ambientale*** è stato attuato attraverso il monitoraggio dell'andamento fisico e

finanziario delle opere (riportate nell'allegato di seguito) da realizzarsi da parte delle AdSP in applicazione della normativa di settore.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso ministeriali dirette ad assicurare, nel nuovo contesto normativo e di *governance* delle Autorità, una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari al rilancio competitivo dei porti, il monitoraggio è realizzato con l'ausilio di schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera, mediante ispezioni in loco per verificare l'avanzamento fisico degli interventi stessi, nonché attraverso un'azione proattiva che, a valle delle criticità eventualmente 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 vivamente auspicata dagli stakeholder del Ministero durante gli incontri della programmazione strategica degli obiettivi.

Nel corso del 2021, sono stati monitorati 10 interventi infrastrutturali e, come previsto, sono stati raccolti su base semestrale prevedendo un primo aggiornamento alla data del 31 maggio ed un secondo alla data del 30 novembre.

Emergono notevoli scostamenti per le singole opere tra quanto stimato e quanto prodotto, per lo più i ritardi sono riconducibili al perdurare dell'emergenza sanitaria Covid-19, che non ha consentito il pieno raggiungimento delle produzioni stimate, benché a livello di produzione totale si registri un avanzamento.

*Attuazione degli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di Sistema Portuale, in un'ottica di sempre maggiore sostenibilità ambientale, e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo (importi in euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 30/11/20	Produzione stimata dal 01/12/20 al 30/11/21	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/21	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/21	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/20 al 31/05/21	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/21 al 30/11/21	Avanzamento percentuale effettivo lavori al 30/11/21
1	<b>Porto di Cagliari.</b> Realizzazione di un nuovo gate di ingresso e dei locali destinati agli operatori portuali adibiti ai controlli del varco doganale	724.807,00	56.887,88	589.887,88	646.775,76	89,23%	234.887,88	7.364,70	127.988,26	26,52%
2	<b>Porto di Ancona.</b> Manutenzione straordinaria dei paramenti sommersi delle banchine di ormeggio n. 6 e n. 7	800.000,00	43.569,60	750.000,00	793.569,60	99,20%	50.000,00	0,00	0,00	5,45%
3	<b>Porto di San Benedetto del Tronto.</b> Escavo dei fondali dell'imboccatura portuale	1.800.000,00	0,00	700.000,00	700.000,00	38,89%	200.000,00	0,00	0,00	0,00%
4	<b>Porto di Civitavecchia.</b> Piazzale area traghetti 1° stralido	14.210.000,00	61.025,00	3.400.000,00	3.461.025,00	24,36%	1.000.000,00	1.741,70	1.208.246,85	8,94%
5	<b>Porto di Gioia Tauro.</b> Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale	6.000.000,00	4.436,42	4.400.000,00	4.404.436,42	73,41%	200.000,00	0,00	94.003,00	1,64%
6	<b>Porto di Savona.</b> Cold ironing banchine crociere	10.200.000,00	0,00	800.000,00	800.000,00	7,84%	400.000,00	0,00	804.747,07	7,89%
7	<b>Porto di Genova.</b> Cold ironing banchine passeggeri	19.200.000,00	0,00	1.500.000,00	1.500.000,00	7,81%	500.000,00	0,00	1.603.551,11	8,35%
8	<b>Porto di Fiumicino.</b> Nuovo porto commerciale di Fiumicino - 1° stralido del 1° lotto funzionale	30.000.000,00	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	3,33%	300.000,00	136.634,49	114.261,82	0,84%
9	<b>Porto di Ravenna.</b> Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona a 14,50 m in attuazione al P.R.P. vigente 2007, realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo»	40.000.000,00	0,00	7.200.000,00	7.200.000,00	18,00%	0,00	0,00	-	-
10	<b>Porto di Venezia.</b> Molo Sali - Opere di ripristino palancoiato e completamento banchina ad uso portuale	16.000.000,00	542.196,00	1.425.146,23	1.967.342,23	12,30%	1.384.586,23	1.874.571,74	40.580,00	15,36%
	<b>Totale</b>	138.934.807,00	708.114,90	21.765.034,11	22.473.149,01	16,18%	4.269.474,11	2.020.312,63	3.993.358,11	4,84%

### 3.3 Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale in un'ottica di mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR

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.

È 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.

Nel corso dell'anno 2021 il Ministero ha ottemperato agli obblighi contrattuali riguardanti l'erogazione delle rate di mutui stipulati, le criticità riscontrate sono da collegare alla carenza di personale da dedicare a tale attività e le procedure per l'espletamento delle istruttorie, in alcuni casi molto complesse, come previsto dai vari decreti di finanziamento. A tal fine sono stati predisposti, per alcuni decreti, dei prospetti di rendicontazione semplificati che possano consentire una più rapida ed efficace attività di rendicontazione da parte dei beneficiari ed un'istruttoria più celere da parte del Ministero.

Riguardo il tema del trasporto pubblico locale il Ministero gestisce numerose risorse per gli investimenti per *l'attuazione del Piano strategico nazionale per la*

***mobilità sostenibile, con particolare riferimento al rinnovo del parco rotabile per il trasporto pubblico locale e regionale con mezzi a basso impatto ambientale.***

Il Piano Strategico per il ***rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale (rotabile e autobus)***, della Mobilità Sostenibile (PSMS) è stato approvato con dPCM del 17 aprile 2019. Tale Piano è diretto al rinnovo del parco autobus adibito al TPL che ha una vetustà media molto superiore a quella europea.

Il rinnovo del Parco mezzi su gomma ha anche lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dell'aria, ricorrendo a tecnologie innovative in linea con gli accordi internazionali e con le disposizioni normative della Unione Europea nonché di rilanciare la filiera industriale italiana di produzione di autobus. Il Piano prevede un finanziamento pari a 3.885,16 milioni di euro nel periodo 2019-2033, di cui 3.700 milioni di euro originariamente stanziati dal Piano in parola e 185,16 milioni delle risorse di cui all'articolo 1, comma 95 della legge 145/2018 (Fondo investimenti 2019). Nel Piano sono definiti gli indicatori di riparto delle risorse per gli enti interessati che sono rispettivamente:

- Comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento PM10 e biossido di azoto (art. 3 del dPCM);
- Città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti (Art. 4 Del dPCM);
- Regioni (Art.5 del dPCM);

In attuazione del Piano, sono stati adottati, decreti del Ministero di concerto con il Mef:

n. 81 del 14 febbraio 2020 relativo al riparto delle risorse per le Regioni – Importo 2.200 milioni di euro

n. 234 del 6 giugno 2020 relativo al riparto delle risorse alle Città ad alto inquinamento PM10 e biossido di azoto – importo 398 milioni di euro;

n. 71 del 9 febbraio 2021 relativo al riparto delle risorse Città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti – importo 1.287,16 milioni di euro

Sono stati inoltre adottati, diversi decreti direttoriali della direzione generale competente per disciplinare:

le modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse del Piano e ai sensi del Decreto interministeriale n. 81/2020 (relativo alle Regioni) (n. 134 del 27 maggio 2021).

le modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse del Piano e ai sensi del Decreto interministeriale n. 234/2020 (relativo alle Città ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto) (n. 175 del 22 giugno 2021).

le modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse del Piano e ai sensi del Decreto interministeriale n. 71/2021 (relativo alle Città metropolitane e Comuni superiori ai 100.000 abitanti) (n. 287 del 16.11.2021).

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

In particolare, nell'anno 2021, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di sette rilevanti interventi finanziati sia con le risorse della legge n. 211/92 che con le risorse dei fondi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate).

1. **VERONA**. Rete filoviaria urbana;
2. **MILANO**. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo – Linate;
3. **ROMA**. Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali;
4. **NAPOLI**. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale – Capodichino;
5. **PALERMO**. Metroferrovia Giachery-Lolli;
6. **MILANO**. Tranvia Parco Nord-Seregno;
7. **TORINO**. Metropolitana Collegno - Cascine Vica.

L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori, nel supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dagli Enti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

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

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

Gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, evidenzia, a livello generalizzato, una produzione annuale effettiva inferiore rispetto a quella prevista.

In particolar per quegli interventi che presentano situazioni di criticità o scostamenti maggiori rispetto al previsto, si riporta quanto segue.

**COMUNE DI VERONA: Rete filoviaria urbana**

L'intervento nel Comune di Verona, pur non presentando notevoli scostamenti rispetto al preventivato, continua ad essere in una situazione di difficoltà connessa alle problematiche di natura contrattuale.

**MILANO: Metropolitana linea M4 - tratta San Cristoforo – Linate:**

I lavori sono stati rallentati per problematiche connesse all'emergenza sanitaria COVID-19.

**MILANO: Tranvia Parco Nord-Seregno**

L'intervento è ancora in una situazione di difficoltà per una serie di varianti intervenute per le quali occorre acquisire l'assenso del CIPSS per un incremento del finanziamento.

TORINO: Metropolitana Collegno – Cascine Vica

I lavori sono stati rallentati per problematiche connesse all'emergenza sanitaria COVID-19.

Tali situazioni sono comunque monitorate costantemente dagli uffici competenti del Ministero che supportano gli Enti beneficiari proponendo, ove possibile, caso per caso, delle possibili soluzioni per le criticità in essere.

*Attuazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo (importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'investimento	Importo contrattualizzato dei lavori	Importo produzione stimata al 31/12/20	Produzione stimata anno 2021	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/21	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/21	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/21	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/21	Importo produzione semestrale effettiva al 30/06/2022	Importo produzione semestrale effettiva al 31/12/21	Avanzamento percentuale effettivo lavori al 31/12/21
1	VERONA. Rete filiviaria urbana	130,71	115,51	14,00	15,00	29,00	25,11%	6,00	9,00	2,00	1,00	14,72%
2	MILANO. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1.943,82	1.373,43	853,00	294,00	1.147,00	83,51%	186,00	108,00	105,00	88,00	76,16%
3	ROMA. Linea C tratta T 3 G. Giovanni - Fori Imperiali	792,00	628,55	440,00	50,00	490,00	77,96%	30,00	20,00	20,00	40,00	79,55%
4	NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	593,10	590,32	255,00	50,00	305,00	51,67%	20,00	30,00	30,00	33,18	53,90%
5	PALERMO. Metropolitana Giachery - Loli	152,10	104,22	54,00	20,00	74,00	71,00%	9,00	11,00	4,10	4,30	59,87%
6	MILANO. Tranvia Parco Nord - Seregno	264,27	131,89	4,00	5,00	9,00	6,82%	0,00	5,00	-	-	-
7	TORINO. Metropolitana Collegno - Cascine Vica	271,84	201,95	23,52	87,52	111,04	54,98%	44,16	43,36	18,18	27,60	34,32%
Totale		4.147,84	3.145,87	1.643,52	521,52	2.165,04	68,82%	295,16	226,36	179,28	194,08	64,11%

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

Il Fondo nasce con lo scopo di promuovere l'efficientamento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale delle Regioni. Infatti, le Regioni risultate più virtuose in base alla valutazione di alcuni indicatori vengono premiate o penalizzate nella ripartizione di tale Fondo.

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

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le Regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le Regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna Regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

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

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

- per l'obiettivo relativo ad "un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico" e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata", l'indicatore è l'incremento annuale del *load factor* (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle Regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base

regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del *load factor*;

- per l'obiettivo relativo al “progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi”, l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla Regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l'obiettivo di “definire livelli occupazionali appropriati” l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turnover per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il Paese sta attraversando;
- per l'obiettivo di “individuare strumenti idonei di monitoraggio”, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

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

Il Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ammonta attualmente a circa 5 miliardi di euro, che rappresentano circa il 75% della spesa sostenuta dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale. Il Ministero ha il compito di dare attuazione a tutto il procedimento per l'erogazione del Fondo e pertanto propone, d'intesa con il MEF, i criteri per il riparto delle risorse tra le Regioni, sulla base delle verifiche effettuate su dati forniti

dall'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale e l'applicazione di indicatori finalizzati, principalmente, alla verifica del raggiungimento degli obiettivi previsti. In particolare: l'efficientamento dei servizi, il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio. Il mancato raggiungimento di tali obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del settore prevede un sistema di penalità che sarà applicato in fase di riparto delle risorse relative all'esercizio successivo.

Nella prima fase di attività è pertanto necessario effettuare l'attività istruttoria finalizzata alla emanazione dei decreti interministeriali per il riparto delle risorse stanziate, poi successivamente le risorse vengono erogate alle Regioni. La ripartizione del Fondo è legata fortemente alle valutazioni e verifiche che effettua il Ministero sul progressivo efficientamento della programmazione regionale dei servizi di trasporto pubblico locale e questo rappresenta una forte spinta per le amministrazioni verso il miglioramento della qualità di tali servizi.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- attività di analisi degli indicatori per l'applicazione di premialità/penalità per la definizione dei decreti interministeriali di riparto alle Regioni a statuto ordinario del Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri del TPL;
- erogazione alle Regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri del TPL

### **3.4 Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL**

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”*, ai programmi 13.5 *“Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”*; 13.6 *“Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”*; 13.9 *“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”*

A partire dall'anno 2020, il Ministero ha posto come obiettivo a tutte le sue strutture un obiettivo per dare maggiore spinta verso la piena utilizzazione dei fondi per gli investimenti destinati a contribuire alla crescita del Paese e del Prodotto interno lordo. L'obiettivo è declinato in tre obiettivi operativi ed è stato già descritto al paragrafo 2.3 *Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL.*

## Priorità politica 4 – “Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e avvio di una gestione sostenibile delle sue strutture”

### 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 13.2 “Autotrasporto ed intermodalità”, 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”, e 14.11 “Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali” 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 nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza
- per la raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione;
- per la formazione di documenti nativamente digitali;
- per la definizione e attuazione di modalità stabili di lavoro agile;
- per il rispetto dei tempi nella predisposizione dei decreti attuativi di competenza del Ministero;
- per il miglioramento dei processi amministrativi, in particolare per la realizzazione delle infrastrutture.

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 2021 è stato richiesto ai Centri di responsabilità di verificare l'efficacia delle misure di prevenzione della corruzione individuate per prevenire/trattare il rischio "corruzione", nell'espletamento delle attività di rispettiva competenza, attraverso la specifica di indicatori di monitoraggio per tipologia di misura, indicando le cause che - eventualmente - abbiano ostacolato/ridotto/ritardato/modificato l'applicazione della misura medesima o ne abbiano determinato il riesame.

Il responsabile per la prevenzione della corruzione ha fornito ai Centri di responsabilità amministrativa, il modello 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 2021, 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.

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 2021 poi, proseguendo le attività dell'anno precedente, è stato assegnato a tutti i centri di responsabilità amministrativa del Ministero, un obiettivo specifico finalizzato 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.

È necessario effettuare una transizione che prevede l'eliminazione dei documenti cartacei, ottimizzando i flussi documentali. 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.

Tutte le strutture del Ministero sono state impegnate per assicurare nel secondo semestre, il trattamento almeno del 80% dei documenti protocollati in modalità esclusivamente digitale, senza l'uso di documentazione analogica o scansionata

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.

Basandosi sull'imprevista quanto articolata *esperienza di lavoro agile* indotta dall'emergenza sanitaria, il Ministero si è posto come obiettivo per il 2021, di affiancare stabilmente tale modalità di lavoro a quelle in presenza e in telelavoro, procedendo ad una rivisitazione dei relativi procedimenti amministrativi.

Le attività hanno previsto, in particolare:

- di individuare, fra le linee di attività censite nel proprio sistema di controllo di gestione, SIGEST, quelle non eseguibili in lavoro agile;
- di modificare, secondo le indicazioni del proprio POLA, i procedimenti amministrativi sottesi alle linee di attività SIGEST suscettibili di esecuzione in modalità lavoro agile;
- di avviare stabilmente la modalità lavoro agile in almeno il 30% delle linee di attività modificate allo scopo.

L'obiettivo è nato anche per avviare in modalità stabile il lavoro agile, da monitorare attraverso il sistema di controllo di gestione SIGEST, per confrontarne le performance, in termini di efficacia, produttività ed economicità, rispetto al 2019 e al 2020. Ciò allo scopo di verificare la correttezza delle nuove modalità di lavoro individuate e di migliorare le performance organizzative ed individuali a beneficio dell'amministrazione e degli utenti. Il permanere della situazione emergenziale anche nel 2021, non ha consentito di sviluppare appieno le ultime fasi previste dell'obiettivo.

L'obiettivo riguardo il *rispetto dei tempi nella predisposizione dei decreti attuativi di competenza del Ministero*, è stato finalizzato ad assicurare il rispetto dei tempi per la elaborazione dei decreti attuativi previsti dalla legislazione primaria. A tal fine le strutture interessate sono state chiamate a rafforzare le procedure per la elaborazione delle bozze dei decreti, per accelerare i tempi di emanazione degli stessi. Nella prevista relazione di monitoraggio trimestrale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

L'obiettivo relativo al *miglioramento dei processi amministrativi di propria competenza, relativi in particolare alla realizzazione delle infrastrutture*, nato con lo scopo di ridurre al massimo il tempo necessario per la loro realizzazione. L'obiettivo infatti è finalizzato al miglioramento dei processi, per intensificare ed accelerare, ove possibile, le attività di competenza del Ministero volte anche alla realizzazione delle infrastrutture. È stata prevista una prima fase di analisi dei processi per individuare le proposte di miglioramento e all'individuazione delle modalità, strumenti e tempi per la loro attuazione. La seconda fase prevede l'avvio dei processi attuabili entro l'anno, secondo il piano trasmesso nella prima fase.

#### **4.2 Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero.**

Tale obiettivo è collegato 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, articolato due obiettivi operativi, prevedeva l'elaborazione e prima attuazione di un ***Piano per la gestione sostenibile*** del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale e la definizione di un ***Piano d'azione per il superamento delle disuguaglianze di genere*** all'interno del Ministero.

La concreta elaborazione dei due Piani non è risultata conciliabile con la tempistica assegnata, a seguito dell'entrata in vigore di una nuova struttura organizzativa e il conseguente avvicendamento dei vertici degli uffici dirigenziali del Ministero, ma pur nell'impossibilità di elaborare Piani compiuti e di rilevanza strategica, nel 2021 sono state elaborate delle prime bozze relative ai principi sostanziali dei due Piani, che saranno sviluppati nel corso del 2022.

## **TAVOLE**

Tavola 1  
pag. 1 di 4



# Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

## Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2021

Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione			
Ordine pubblico e sicurezza 007	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	4. CAPITANERIE DI PORTO	0001. Spese di personale per il programma (personale militare)			
			0002. Spese di personale per il programma (personale civile)			
			0003. Gestione ed assistenza del personale del Corpo delle Capitanerie di porto			
			0004. Trattamenti provvisori di pensione			
			0005. Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse			
			0006. Salvaguardia della vita umana in mare			
			0007. Sicurezza e controllo della navigazione			
			Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto			
			0001. Spese di personale per il programma			
			0002. Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione			
Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto 013	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0003. Interventi per la sicurezza stradale			
			0001. Spese di personale per il programma			
			0002. Sistemi e servizi di trasporto intermodale			
			0003. Interventi in materia di autotrasporto			
			0001. Spese di personale per il programma			
			0002. Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo			
			Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0001. Spese di personale per il programma
						0002. Interventi sulle infrastrutture ferroviarie
						Interventi per la sicurezza e la vigilanza
						0003. ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2021

Tavola 1  
pag. 2 di 4

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2021

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	006 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	3 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Concorso dello Stato al trasporto pubblico locale
	009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	3 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0004 Interventi a favore delle linee metropolitane
			0005 Interventi a favore di ferrovie in concessione ed in gestione governativa
			0001 Spese di personale per il programma
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	005 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	2 DIPARTIMENTO PER LE OFFERE PUBBLICHE - LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0002 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo
			0003 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto per le vie d'acqua interne
	009 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	5 CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI	0004 Infrastrutture portuali
			0005 Interventi per l'industria navalmecanica
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Interventi nel settore idrico ed elettrico
			0003 Interventi in materia di dighe
			0001 Spese di personale per il programma
			Supporto tecnico scientifico, amministrativo e di certificazione in materia di opere pubbliche

Tavola 1  
pag. 3 di 4

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2021

Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	010 Edilizia statale ed interventi speciali <u>2</u> <u>per pubbliche calamità</u> <u>1</u>	DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0001. Spese di personale per il programma
			0002. Opere di preminente interesse nazionale
			0003. Interventi di edilizia pubblica e riqualificazione del territorio
			0004. Salvaguardia di Venezia e della sua laguna
			0005. Accordi internazionali e grandi eventi
			0006. Interventi di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi
			0007. Infrastrutture carcerarie
			0008. Realizzazione del sistema MOSE
			0001. Spese di personale per il programma
			0002. Infrastrutture stradali e autostradali in gestione ANAS e relative intermodalità
			0003. Infrastrutture autostradali in concessione
			0004. Contributi per la realizzazione di opere varie
			0006. Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pecdonali
			0007. Sviluppo del territorio, progetti internazionali e infrastrutture per la mobilità sostenibile
019 Casa e assetto urbanistico	002 Politiche abitative, urbane e territoriali	DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0001. Spese di personale per il programma
			0002. Edilizia residenziale sociale
			0003. Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo

\*L'azione 014.010.0009 Pianificazione e valutazione delle infrastrutture, sviluppo e riqualificazione del territorio, infrastrutture per la mobilità sostenibile è stata soppressa

Tavola 1  
pag. 4 di 4

MISSIONI E PROGRAMMI DELLE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO - ESERCIZIO FINANZIARIO 2021

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 Indirizzo politico	1 GABINETTO	0001 Ministero e Sottosegretari di Stato
			0002 Indirizzo politico-amministrativo
	003 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	2
0004 Fondi da ripartire alimentati dal riaccantonamento dei residui passivi perenti			
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Gestione del personale
			0003 Gestione comune dei beni e servizi



## Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

### Tavola 2 – Personale civile

Qualifiche	Dotazione organica ex DL 121/2021	Presenti in servizio al 31 dicembre 2021
Dirigenti 1 fascia	38	33
Dirigenti 2 fascia	189	143
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>227</b>	<b>176</b>
Totale 3° area	2.966	2.209
Totale 2° area	4.497	3.545
Totale 1° area	211	300
<b>Totale Aree</b>	<b>7.674</b>	<b>6.054</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.901</b>	<b>6.230</b>



## Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

### Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2020	2021	2020	2021
Ufficiali Ammiragli	20	20	18	16
Ufficiali superiori	564	564	716	731
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>584</b>	<b>734</b>	<b>747</b>
Ufficiali	681	681	574	534
Sottufficiali	4.100	4.100	4.235	4.182
Graduati	3.500	3.600	3.259	3.282
Truppa	1.775	1.775	1.753	1.521
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.056</b>	<b>10.156</b>	<b>9.821</b>	<b>9.519</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.640</b>	<b>10.740</b>	<b>10.555</b>	<b>10.266</b>



# Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

## Tavola 3 – Personale civile

Categorie professionali	Numero addetti										Retribuzione		
	Tempo indeterminato					Tempo determinato						Totale	
	Parttime		Tempo pieno			Tempo determinato		Tempo determinato					
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	
Dirigenti	0	0	30	31	3	1	33	32					
Dir 2	0	0	122	132	21	19	143	151					
<b>TOT DIR</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>152</b>	<b>163</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>176</b>	<b>183</b>					
F7	0	0	1	0			1	0					
F6	7	1	96	35			103	36					
F5	19	17	225	236			244	253					
F4	40	34	623	475			663	509					
F3	33	53	432	752			465	805					
F2	11	21	54	118			65	139					
F1	14	9	651	601	3	3	668	613					
<b>totale</b>	<b>124</b>	<b>135</b>	<b>2.082</b>	<b>2.217</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2.209</b>	<b>2.355</b>					
F6	1	1	8	11	1	1	10	13					
F5	46	27	708	401			754	428					
F4	103	105	835	973			938	1.078					
F3	98	130	831	1.074			929	1.204					
F2	23	45	534	643			557	668					
F1	56	59	301	327			357	386					
<b>totale</b>	<b>327</b>	<b>367</b>	<b>3.217</b>	<b>3.429</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3.545</b>	<b>3.797</b>					
F3	18	16	276	298			294	314					
F2	0	2	6	17			6	19					
F1	0	0	0	3			0	3					
<b>totale</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>282</b>	<b>318</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	<b>336</b>					
<b>TOTALE AREE</b>	<b>469</b>	<b>520</b>	<b>5.581</b>	<b>5.964</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>6.054</b>	<b>6.488</b>					

Note: Il significativo scostamento tra il 2020 ed il 2021 dei presenti all'interno di ogni fascia retributiva è dovuto alle procedure di progressione economica che hanno trovato piena definizione nel corso del 2021



## Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

### Tavola 3 bis – Personale militare

Qualifiche	Personale in servizio	
	2020	2021
Ufficiali Ammiragli	18	16
Ufficiali superiori	716	731
<b>Totale dirigenti</b>	<b>734</b>	<b>747</b>
Ufficiali	574	534
Sottufficiali	4.235	4.182
Graduati	3.259	3.282
Truppa	1.753	1.521
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>9.821</b>	<b>9.519</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.555</b>	<b>10.266</b>

Tavola 4  
pag. 1 di 12



## Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

### Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2021 correlati alle priorità politiche

#### PRIORITA' POLITICA 1: AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITÀ E DELLE PERSONE

Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
<b>Migliorare la sicurezza, utilizzando anche le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale, delle varie modalità di trasporto, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</b>	Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS S.p.A., anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con RFI S.p.A., anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Messa a disposizione della banca dati nazionale delle opere pubbliche e impulso al continuo aggiornamento da parte degli enti attuatori	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Vigilanza dell'esecuzione degli interventi di sicurezza sismica previsti per le autostrade A24 e A25, e monitoraggio, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Miglioramento delle statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada, e produzione di un rapporto che analizzi la distanza con l'obiettivo previsto all'interno dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e indichi strategie di intervento mirate alla riduzione dell'incidentalità	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	Attuazione della campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale e miglioramento dei controlli relativi a tale materia su imprese e autoscuole	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
pag. 2 di 12

<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>Vigilanza e monitoraggio sui lavori e sull'esercizio delle dighe, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe, anche nell'ottica dell'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche e degli interventi del Piano Nazionale per il settore idrico, al fine di raggiungere il target sulla dispersione idrica incluso nell'Agenda 2030, e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Attuazione delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico ("sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019), per il riuso della risorsa idrica, e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali

Tavola 4  
pag. 3 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Individuazione delle procedure - tipo per il monitoraggio strutturale delle gallerie stradali esistenti</b>	<i>Redazione di linee guida per l'individuazione delle procedure per il monitoraggio delle gallerie stradali esistenti, anche utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Redazione di linee guida per la governance della trasformazione del patrimonio edilizio, promuovendo il riuso di quello esistente, tenendo conto della disponibilità delle nuove tecnologie, anche in un'ottica di economia circolare e di bio-edilizia, e favorendo il dialogo con le preesistenze, per quel che riguarda gli interventi di nuova concezione, in modo che siano sostenibili e resilienti</b>	<i>Redazione di linee guida per l'armonizzazione della trasformazione del patrimonio edilizio tenendo conto delle nuove tecnologie, anche in un'ottica di economia circolare e di bio-edilizia, e favorendo il dialogo con le preesistenze</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Armonizzazione e revisione del quadro normativo concernente l'urbanistica portuale, in un'ottica di sostenibilità</b>	<i>Redazione di linee guida per l'armonizzazione e la revisione del quadro normativo relativo all'urbanistica portuale, in un'ottica di sostenibilità</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
<b>Definizione delle procedure per l'effettuazione delle attività ispettive e di audit da remoto ai fini dei controlli sulle costruzioni, anche esistenti, sui prodotti da costruzione, sui laboratori e sugli Organismi, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dalla transizione digitale</b>	<i>Preparazione di un documento per la standardizzazione delle attività ispettive e di audit da remoto, per l'effettuazione dei controlli sulle costruzioni, anche esistenti, sui prodotti da costruzione, sui laboratori e sugli Organismi</i>	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici

Tavola 4  
pag. 4 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale</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 degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) e quelle di controllo ai Centri di formazione del personale marittimo e agli Organismi di valutazione degli equipaggiamenti marittimi</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'Unione Europea</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
<b>Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto</b>	<i>Migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	<i>Migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza ed i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030</i>	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Tavola 4  
pag. 5 di 12

**Priorità politica 2 - SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI,  
ANCHE PER TENERE CONTO DEGLI EFFETTI DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</b>	<i>Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone, e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, con le modalità e i tempi previsti dall'articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, anche al fine di rendere le infrastrutture esistenti sostenibili e resilienti</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Definizione di un piano a medio termine degli interventi sulle infrastrutture per realizzare una mobilità sostenibile, anche alla luce dei progetti contenuti nel PNRR</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Realizzazione di un sistema informativo per il monitoraggio dell'attuazione del PNRR per quanto di competenza del Ministero</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici

Tavola 4  
pag.6 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL</b>	<i>Intensificazione e accelerazione dei programmi e degli interventi finanziati dal fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e dai fondi della politica di coesione europea e nazionale, e monitoraggio dell'utilizzo di tali fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Attuazione dei programmi e degli interventi finanziati dal fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e dai fondi della politica di coesione europea e nazionale, e monitoraggio dell'utilizzo di tali fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Intensificazione e accelerazione degli interventi finalizzati a garantire l'attuazione delle Olimpiadi invernali 2026, assicurando la piena utilizzazione dei fondi e il monitoraggio del loro utilizzo, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Impulso e monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici A- Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali risorse umane e strumentali

Tavola 4  
pag.7 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Attuazione tempestiva dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</b>	<i>Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP, e monitoraggio degli interventi realizzati, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Attuazione degli interventi a valere sul fondo per la progettazione degli enti locali, con particolare attenzione ai temi dell'efficienza energetica e, laddove possibile, alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Attuazione degli interventi a valere sul fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, tenendo conto di criteri di sostenibilità e di resilienza, e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Attuazione del 'Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare' e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Impulso al completamento delle opere e al sostegno di specifiche situazioni di crisi attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo del fondo 'salva opere'</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Accelerazione della realizzazione degli interventi dei Provveditorati interregionali in materia di edilizia pubblica, in ottica di sostenibilità e resilienza, e loro monitoraggio, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali

Tavola 4  
pag.8 di 12

**Priorità politica 3 - AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITA' DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi PNRR</b>	<i>Vigilanza del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Realizzazione di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A. e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Attuazione del programma Piano Stazioni inserito nel Contratto di programma con RFI S.p.A. e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Tempestiva realizzazione delle reti ferroviarie di collegamento con porti ed aeroporti</i>	E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto
<b>Sviluppare servizi di trasporto in grado di ridurre significativamente le esternalità negative e le emissioni inquinanti, trasferendo una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto maggiormente sostenibili, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</b>	<i>Completamento del piano di incentivi alle imprese per l'incremento del trasporto ferroviario delle merci (Ferrobonus) e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione degli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di Sistema Portuale, in un'ottica di sempre maggiore sostenibilità ambientale, e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione e monitoraggio del piano di incentivi Marebonus e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
pag.9 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale in un'ottica di mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR</b>	<i>Tempestiva erogazione dei contributi concessi al trasporto pubblico locale e ai servizi ferroviari regionali, e monitoraggio degli interventi realizzati, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione del Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile, con particolare riferimento al rinnovo del parco rotabile per il trasporto pubblico locale e regionale con mezzi a basso impatto ambientale, e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Attuazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario, e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
pag.10 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa, nel quadro del necessario riequilibrio nord-sud e fra aree urbane e aree interne del Paese, anche allo scopo di contribuire ad una significativa crescita del PIL</b>	<i>Intensificazione e accelerazione dei programmi e degli interventi finanziati dal fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e dai fondi della politica di coesione europea e nazionale, e monitoraggio dell'utilizzo di tali fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Intensificazione e accelerazione degli interventi finalizzati a garantire l'attuazione delle Olimpiadi invernali 2026, assicurando la piena utilizzazione dei fondi e monitoraggio del loro utilizzo, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile
	<i>Impulso e monitoraggio della piena attuazione della clausola del 34% per le Regioni del Mezzogiorno e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</i>	B - Dipartimento per la mobilità sostenibile

Tavola 4  
pag. 11 di 12

**Priorità politica 4 - MIGLIORAMENTO DELL'EFFICACIA DELL'AZIONE DEL MINISTERO E AVVIO DI UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE SUE STRUTTURE**

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
<b>Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi</b>	<i>Piena attuazione delle iniziative previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Miglioramento continuo del sistema di controllo di gestione e di monitoraggio della performance (Sigest)</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Significativo aumento delle procedure e dei documenti nativamente digitali</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Definizione ed attuazione di modalità stabili di lavoro agile</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici

Tavola 4  
pag. 12 di 12

<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>	<b>Dipartimento</b>
	<i>Rispetto dei tempi nella predisposizione dei decreti attuativi di competenza del Ministero</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
	<i>Miglioramento dei processi amministrativi di propria competenza relativi in particolare alla realizzazione delle infrastrutture, allo scopo di ridurre al massimo il tempo necessario per la loro realizzazione</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali B - Dipartimento per la mobilità sostenibile C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
<b>Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero</b>	<i>Elaborazione e prime attuazioni di un Piano per la gestione sostenibile del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
	<i>Definizione di un Piano d'azione per il superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del Ministero</i>	A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali



## Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2021

**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)		
			2020 (d)	2021 (d)	2022 (e)	2023 (e)	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2021	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.2 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	SICUREZZA	861.718	919.842	845.560	842.531	827.794	879.741	857.842	898.393	10.922	10.960			X	
			861.718	919.842	845.560	842.531	827.794	879.741	857.842	898.393	10.922	10.960				
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENT O DEL MINISTERO	294.776	332.217	272.090	268.788	278.639	279.432	271.588	279.567	3.018	2.926			X	
			548.414	469.656	339.813	329.797	543.922	464.316	404.476	288.033	76	75			X	
13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	SICUREZZA	220.417	1.017.994	105.680	55.679	185.069	1.013.248	90.981	1.032.393	47	41			X	
13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	1.215.600	941.572	461.005	753.848	1.183.836	575.890	1.006.138	923.080	54	47			X	
			7.115.311	8.584.841	6.470.815	6.644.903	7.113.556	8.580.983	6.041.525	7.540.855	65	61			X	
13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI SICUREZZA	685.990	1.240.562	531.098	450.772	675.165	1.117.824	415.202	926.786	126	135			X	
			10.078.508	12.586.842	8.180.501	8.503.787	9.980.187	12.031.693	8.229.970	10.599.714	3.386	3.285				
Totale																

Tavola 5  
pag. 2 di 3

169

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti			Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. rimane n. addetti (b)			Grado informatizzazione (c)				
			2020 (d)	2021 (d)	2022 (e)	2023 (e)	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	A	B	C
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici, elettrici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	193.513	238.128	197.040	147.788	115.796	69.768	58.795	115	109						
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SICUREZZA	7.500	8.704	5.883	5.581	6.529	5.315	4.781	64	54						
	14.10 Edilizia sociale ed interventi speciali per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	1.874.746	1.190.413	914.070	876.591	1.837.719	1.276.948	742.357	1.599	1.437						
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	4.755.210	3.301.633	2.970.712	2.728.496	4.708.246	1.970.082	3.078.384	281	321						
Totale			6.810.969	4.738.878	4.087.405	3.758.456	6.668.290	3.322.113	3.884.317	2.059	1.921						
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	385.957	595.287	383.445	162.216	382.641	450.767	637.046	58	58						
Totale			385.957	595.287	383.445	162.216	382.641	450.767	637.046	58	58						
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	IMPEGNI RIFORMATORI E	19.420	21.031	156.721	79.460	16.099	14.898	15.536	171	148						
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	61.833	80.424	67.653	66.594	61.530	68.541	52.059	412	495						
Totale			81.253	101.455	224.374	146.054	77.629	83.439	67.595	583	643						
TOTALE			18.218.405	18.942.304	13.721.285	13.413.944	17.936.541	12.944.131	16.487.465	17.088	16.867						

Camera dei Deputati ARRIVO 20 ottobre 2022 Prot: 2022/0001471/ITN

Tavola 5  
pag. 3 di 3

**NOTE**

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto aggiornato a luglio 2021. 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 2020, n.178, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 322 del 30 dicembre 2020 (Suppl. Ordinario n.46/L), "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021 – 2023"

170

***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 2021**

**Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2021 (decreto ministeriale n. 243 del 11 giugno 2020)**

**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 stanziata 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>		
<b>Categoria economica</b>	<b>Situazione debitoria al 31 dicembre 2021</b>	<b>Smaltimento debiti</b>
<b>II</b>	<b>7.896,37</b>	<b>2.376,67</b>
<b>XXI</b>	<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



\*191640094190\*