

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. CLXIV  
n. 23

## RELAZIONE

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

**(Anno 2023)**

*(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 dei trasporti***

**(SALVINI)**

---

*Trasmessa alla Presidenza l'8 agosto 2024*

---

PAGINA BIANCA



## *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

### *Relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa*

*(art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244)*

*anno 2023*

*Giugno 2024*

<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	5
4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti	11
<b>Priorità politica – 1 “Aumento della sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone” .....</b>	<b>13</b>
Obiettivi strategici correlati:	13
1.1 Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	13
1.2 Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: orientamento di campagne informative e di comunicazione per una mobilità corretta e rispettosa della legalità	31
1.3 Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta	32
1.4 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 delle Capitanerie di porto ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	34
1.5 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	42
<b>Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici” .....</b>	<b>49</b>
Obiettivi strategici correlati:	49
2.1 Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l'approvazione della riforma della governance del settore dell'approvvigionamento idrico	49
2.2 Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare	52
2.3 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali	62
2.4 Efficientamento dell'involucro edilizio	63
2.5 Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)	64

- 2.6 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza 65

**Priorità politica 3 – “Aumento dell’efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti” .....73**

- Obiettivi strategici correlati: 73

- 3.1 Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile 73

- 3.2 Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale 79

- 3.3 Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei 83

- 3.4 Rafforzamento dell’intermodalità e della logistica integrata 86

- 3.5 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l’efficienza del trasporto di persone e merci 88

**Priorità politica 4 – “Miglioramento dell’efficacia dell’azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture” .....103**

- Obiettivi strategici correlati: 103

- 4.1 Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi 103

- 4.2 Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero 104

**TAVOLE.....107**

- Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2023 108

- Tavola 2 – Personale civile 111

- Tavola 2 bis – Personale militare 112

- Tavola 3 – Personale civile 113

- Tavola 3 bis – Personale militare 114

- Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2023 correlati alle priorità politiche 115

- Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche 122

**Allegato 1 Rapporto sui risultati dell’attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell’allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2023 .....126**

**Allegato 2 Atto di indirizzo per l’anno 2023 (decreto ministeriale n. 168 del 31 maggio 2022).....127**

## Premessa

Ai sensi dell'articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dall'articolo 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. Nella relazione si fa particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli e ai risultati raggiunti nell'anno 2023.

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 9 gennaio 2023, n. 2, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2023, con la quale il Ministro Sen. Matteo Salvini, 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. La direttiva tiene conto delle priorità politiche e delle relative aree di intervento, individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 168 del 31 maggio 2022 (Allegato n. 2).

Di seguito sono sinteticamente riportate le priorità politiche realizzate nel corso del 2023.

*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 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 gestione sostenibile delle sue strutture”*

Nella tavola 4 si 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 e i programmi del Ministero per l'anno 2023, con l'indicazione delle connesse azioni, sono riportate nel prospetto riassuntivo contenuto nella tavola 1, desunto dal documento “Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2023”, elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

Nel corso del 2023 il Ministero ha mantenuto la struttura organizzativa definita 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, e con decreto ministeriale 30 novembre 2021, n. 481, che disciplina le competenze delle strutture ministeriali di secondo livello.

Il Ministero è articolato in tre Dipartimenti:

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

organizzati, a livello centrale, in quattordici direzioni generali e, a livello periferico, in 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 e in quattro *direzioni generali territoriali*, dipendenti dal Dipartimento per la mobilità sostenibile, presso il quale opera, inoltre, il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercita le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'articolo 13 del dPcm n. 190/2020;
- Il 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.

Hanno operato, inoltre, presso il Ministero:

- 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 quale 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), 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;
- l'Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi, previsto dall'articolo 15, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, 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 per il monitoraggio del PNRR in coerenza le disposizioni relative all'attuazione del Piano.



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. 279, come elencati di seguito.

CDR n. 1 - Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione

CDR n. 2 - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali

CDR n. 3 - Dipartimento per la mobilità sostenibile

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

CDR n. 5 - Consiglio superiore dei lavori pubblici

CDR n. 6 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici

Il 14 dicembre 2023 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero, definito con dPcm 30 ottobre 2023, n. 186 e il successivo decreto ministeriale n. 151 del 30 maggio 2024 ha stabilito il numero e i compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale nell'ambito degli uffici dirigenziali di livello generale della nuova struttura organizzativa del Ministero, che diverrà operativa nel corso del 2024.

Nella tabella seguente si riporta l'evoluzione della dotazione organica del personale civile del Ministero, ad esclusione del personale militare delle Capitanerie di porto. Si rappresenta che nell'ultima colonna è stata inserita la dotazione organica, prevista nella Tabella A, del nuovo regolamento di organizzazione del Ministero.

**Tabella 1 – Evoluzione dotazione organica personale civile del Ministero**

<i>Qualifiche</i>	Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivea nel MIT)	Dotazione organica ex dpcm190/2020	Dotazione organica ex dpcm115/2021	Dotazione organica ex DL 121/2021	Dotazione organica dpcm 30 ottobre 2023 n.186
Dirigenti 1 fascia	39	38	38	38	40
Dirigenti 2 fascia	195	195	195	189	211
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>234</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>227</b>	<b>251</b>
Area Elevate Professionalità	-	-	-	-	10
Totale 3° area	2.634	2.854	3.014	2.966	3.697
Totale 2° area	4.619	4.535	4.535	4.497	3.565
Totale 1° area	507	424	217	211	121
<b>Totale Aree</b>	<b>7.760</b>	<b>7.813</b>	<b>7.766</b>	<b>7.674</b>	<b>7.393</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.994</b>	<b>8.046</b>	<b>7.999</b>	<b>7.901</b>	<b>7.644</b>

*Fonte Mit – Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio*

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.

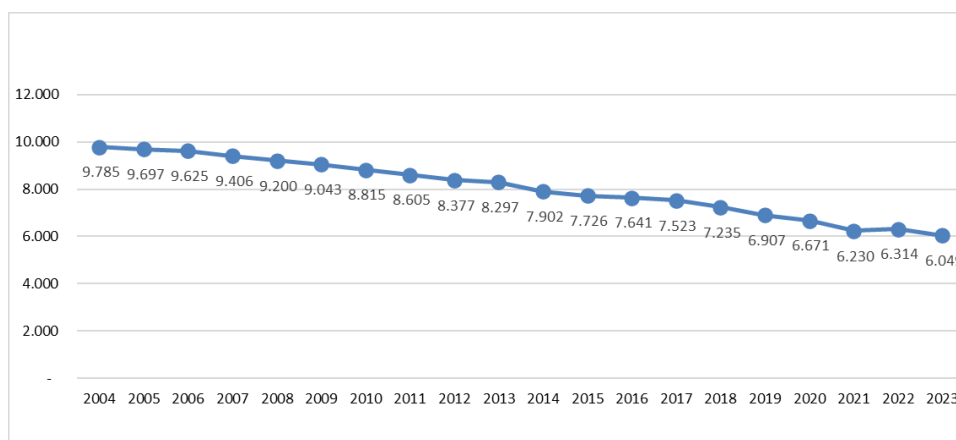
Infine, l'articolo 6, comma 5, del decreto-legge n. 121/2021, ha operato una riduzione dell'organico, tenendo conto del passaggio ad ANSFISA di un contingente di personale ministeriale in servizio presso gli Uffici speciali trasporti impianti fissi, composto da 6 dirigenti di seconda fascia e 92 dipendenti 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 come dopo una lieve crescita del 2022, anche nel 2023 registrano un valore dello scostamento, rispetto all'anno precedente, negativo, sia in termini assoluti che percentuali.

**Tabella 2 – Personale civile in servizio nel Ministero dal 2004 al 2023**

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta rispetto all'anno precedente	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
2022	6.314	84	1,35
2023	6.049	-265	-4,20

*Fonte Mit – Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio*

**Grafico 1 – Personale civile in servizio nel Ministero dal 2004 al 2023**

Le assunzioni nell'ultimo triennio non sono riuscite a compensare interamente le cessazioni dal servizio 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 1.600 unità, pari al 20% circa della dotazione organica.

La lenta e progressiva contrazione del personale presente incide negativamente sull'attività degli uffici territoriali, che si contraddistinguono per l'apertura giornaliera al pubblico e per la necessità di corrispondere alle esigenze di una utenza indifferenziata (cittadini ed imprese).

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

**Tabella 3 – Dotazione organica e personale in servizio militare del Ministero**

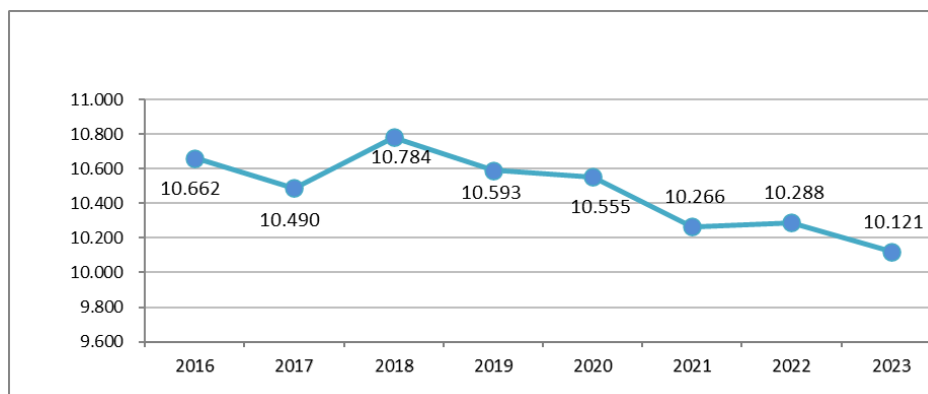
Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2022	2023	2022	2023
Ufficiali Ammiragli	20	20	17	18
Ufficiali superiori	564	564	757	757
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>584</b>	<b>774</b>	<b>775</b>
Ufficiali	681	681	553	543
Sottufficiali	4.100	4.100	4.246	4.226
Graduati	3.730	3.880	3.201	3.164
Truppa	1.775	1.775	1.514	1.413
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.286</b>	<b>10.436</b>	<b>9.514</b>	<b>9.346</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.870</b>	<b>11.020</b>	<b>10.288</b>	<b>10.121</b>

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

**Tabella 4 – Personale militare in servizio nel Ministero dal 2015 al 2023**

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta rispetto all'anno precedente	Variazione % rispetto all'anno precedente
2015	10.945	-	-
2016	10.662	-283	-2,59
2017	10.490	-172	-1,61
2018	10.784	294	2,80
2019	10.593	-191	-1,77
2020	10.555	-38	-0,36
2021	10.266	-289	-2,74
2022	10.288	22	0,21
2023	10.121	-167	-1,62

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

**Grafico 2 – Personale militare in servizio nel Ministero dal 2016 al 2023**

Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2023 (tavola 2, e tavola 2 bis);
- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo (tavola 3, e tavola 3 bis).

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

Gli obiettivi strategici ed operativi, correlati alle priorità politiche e ai Centri di responsabilità amministrativa coinvolti, sono riportati nella tavola 4.

Nella tavola 5, si fornisce un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziare, impegnate e spese nell'anno 2023, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2022 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2024 e il 2025. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2022 e il 2023, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2023 e il 2024 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2023 con quelli dell'esercizio finanziario 2022 evidenzia, a livello globale, un decremento a livello delle risorse stanziare di circa il 3%.

Le Missioni di bilancio registrano, per lo più, un decremento degli stanziamenti definitivi, in alcuni casi anche sostanziali. In particolare, si evidenzia che:

- nell'ambito della Missione 13 "Diritto alla mobilità" le risorse stanziare per il programma 13.2 Autotrasporto ed intermodalità e per il programma 13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo sono diminuite rispettivamente del 50% e del 44% rispetto al 2022;
- la missione 19 "Casa e assetto urbanistico" registra un decremento delle risorse stanziare nei due anni pari al 42%, a differenza degli anni precedenti.

Di seguito è riportato il confronto fra gli stanziamenti definitivi di competenza nei due anni 2022 e 2023.

Tabella 5 – Stanziamenti definitivi di competenza negli anni 2022 e 2023

Missioni	Programmi	Stanziamenti definitivi di competenza anno 2022	Stanziamenti definitivi di competenza anno 2023	Variazione assoluta	Variazione percentuale
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	978.006	983.282	5.276	0,54
<b>Totale</b>		<b>978.006</b>	<b>983.282</b>	<b>5.276</b>	<b>0,54</b>
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	396.326	418.334	22.008	5,55
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	1.072.763	533.088	-539.675	-50,31
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	159.501	89.196	-70.305	-44,08
	13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	734.431	1.089.197	354.766	48,30
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	8.635.294	8.799.121	163.827	1,90
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.556.829	1.361.470	-195.359	-12,55
<b>Totale</b>		<b>12.555.144</b>	<b>12.290.406</b>	<b>-264.738</b>	<b>-2,11</b>
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici e idraulici	340.114	388.848	48.734	14,33
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	12.556	13.013	457	3,64
	14.10 Edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	2.901.955	2.948.769	46.814	1,61
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	4.635.988	4.548.664	-87.324	-1,88
<b>Totale</b>		<b>7.890.613</b>	<b>7.899.294</b>	<b>8.681</b>	<b>0,11</b>
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	972.531	561.467	-411.064	-42,27
<b>Totale</b>		<b>972.531</b>	<b>561.467</b>	<b>-411.064</b>	<b>-42,27</b>
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	27.899	29.979	2.080	7,46
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	91.229	94.015	2.786	3,05
<b>Totale</b>		<b>119.128</b>	<b>123.994</b>	<b>4.866</b>	<b>4,08</b>
	<b>TOTALE</b>	<b>22.515.422</b>	<b>21.858.443</b>	<b>-656.979</b>	<b>-2,92</b>

Fonte: elaborazione dati del Rendiconto generale dello Stato 2023.

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 rimanda alla trattazione successiva.

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

### Obiettivi strategici correlati:

#### 1.1 Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR

L'obiettivo è 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 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 2023 in diverse attività legate alla **sicurezza delle infrastrutture nelle varie modalità di trasporto** attraverso il monitoraggio dei livelli di servizio previsti dal contratto di programma con RFI S.p.A. e della rete stradale e autostradale.

Relativamente alle **reti stradali**, il Ministero effettua l'**analisi e la verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma Anas S.p.A.**

I rapporti tra l'Anas S.p.A., 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. Nell'Allegato B del Contratto “Prestazione dei Servizi e Corrispettivi” sono individuati i servizi erogati in condizioni ordinarie e/o di emergenza e definiti i tempi e le modalità di erogazione, che l'Anas S.p.A. è tenuta ad effettuare sulla rete in concessione. Detto Allegato B del Contratto di Programma in vigore prevede che il termine di presentazione della documentazione di rendicontazione a questo Ministero sia la data del 28 febbraio.

Il Ministero svolge l'attività di vigilanza sui servizi resi attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma per individuare criticità ed elementi per migliorare la qualità dei servizi offerti.

La prestazione di Anas S.p.A. viene valutata su 19 servizi classificati come segue in macro-categorie.

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

A seguito della disamina della documentazione trasmessa da Anas S.p.A. - e della documentazione successivamente prodotta e trasmessa ad integrazione - si riportano di seguito gli esiti delle verifiche condotte per l'anno 2022, nonché alcune osservazioni/prescrizioni sul preconsuntivo dei servizi per l'anno 2023 di cui Anas S.p.A. dovrà tenere conto.

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.



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

Detta macro-categoria riguarda tutte quelle attività, interne ed esterne, che Anas S.p.A. deve svolgere per la corretta gestione della rete di competenza:

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

*Mantenimento e aggiornamento del Catasto Strade*

Il servizio comprende le attività svolte da Anas S.p.A., al fine di garantire l'implementazione e la gestione del catasto stradale, la raccolta e la distribuzione dei relativi dati. 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.

Nel 2022 è proseguita l'attività per assicurare il continuo miglioramento dei processi legati al Catasto Strade, l'ottimizzazione della struttura di archiviazione dati e integrazione con gli altri database aziendali con particolare attenzione rivolta al rispetto dell'integrità delle banche dati anche mediante l'evoluzione degli applicativi esistenti e alla revisione dei processi di gestione di Catasto Strade. Anas S.p.A. ha sviluppato nuovi strumenti per gli applicativi, di seguito elencati: *GeoAnasAria*, *Soawe*, *MRCS* (Motore Ricerca Catasto Strade) e *MRCS2* (Motore Ricerca Catasto Strade per i soli uffici di catasto strade).

*MRCS* (Motore ricerca Catasto Strade) è un'applicazione disponibile nel portale interno aziendale attraverso la quale tutto il personale Anas S.p.A. può facilmente visualizzare e scaricare, nei formati *excel* e *kmz*, i dati presenti nelle banche dati di Catasto Strade, tra cui il grafo stradale, i cippi e le opere d'arte (ponti, gallerie, sovrappassi, ecc.).

A partire già dal mese di novembre 2021 è stata pubblicata la sezione dedicata all'accesso del Ministero denominata Mit-Sito. Attraverso questo sito il Ministero ha uno strumento che consente di accedere direttamente alle informazioni di catasto strade e quindi di consultare e rappresentare geograficamente le informazioni condivise.

A riguardo, è stato chiesto ad Anas di illustrare le previsioni di evoluzione e sviluppo ulteriori di tale strumento, con particolare riferimento al processo di "manutenzione e aggiornamento del catasto strade".

*Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte*

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 di monitoraggio impiegato per ponti e viadotti, detto BMS "**Bridge Management System**", in grado di rappresentare lo stato complessivo di degrado della struttura attraverso il calcolo dell'Indice di Rilevanza del Degrado

(IRD) e dell'Indice di Stato dell'Opera (ISOP), valutati a seguito delle campagne di ispezioni effettuate.

Nel corso del 2022, a valle dell'analisi comparativa fra il sistema di sorveglianza da essa adottato ed il nuovo modello introdotto dalle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti, Anas S.p.A. ha individuato le necessità tecniche ed economiche per procedere all'allineamento al nuovo quadro normativo.

Al riguardo, ha stipulato una Convenzione con il Consorzio FABRE per lo studio e lo sviluppo di procedure atte a risolvere le problematiche inerenti all'applicazione partica delle suddette Linee Guida. Nell'attuale periodo di transizione al modello ispettivo previsto dalle Linee Guida, nelle more della realizzazione del nuovo applicativo BMS2.0 (previsto nel Piano finanziato con fondi PNC – PNRR), è ancora in esercizio il modello Anas BMS.

Per quanto riguarda le ispezioni ricorrenti su ponti e viadotti, nel corso del 2022, il report presenta percentuali di copertura per struttura territoriale competente relativamente alle 4 campagne di ispezione al di sopra del 97%. Anche le ispezioni principali riportano buone percentuali di copertura, oltre il 99,7% delle ispezioni previste. Analogo discorso vale per i sovrappassi, per i quali sono state condotte sia ispezioni ricorrenti che principali.

Di seguito lo schema riepilogativo delle ispezioni ricorrenti e principali svolte da Anas S.p.A. su ponti viadotti e sovrappassi.

TIPOLOGIA ISPEZIONI	NUMERO ISPEZIONI
RICORRENTI	73.304 (di cui 62.121 su ponti e viadotti, 11.183 su sovrappassi)
PRINCIPALI	18.797 (di cui 15.982 su ponti e viadotti, 2.815 su sovrappassi)

Analogamente a quanto avviene per ponti e viadotti, anche sulle gallerie in esercizio è stata istituita una sorveglianza sistematica di “primo livello”, avente una frequenza trimestrale (c.d. ispezioni ricorrenti).

Complessivamente, nel corso dell'anno 2022, sono state eseguite 8.342 ispezioni ricorrenti distribuite tra primo, secondo, terzo e quarto trimestre della campagna.

Si osserva un netto incremento rispetto al 2019 del numero totale di ispezioni eseguite per trimestre. Si è passati da un valore medio di circa 1.330 ispezioni per trimestre nel 2019 a circa 2.085 ispezioni per trimestre nel 2022.

Risulta tuttavia ancora in corso di predisposizione e avvio il Programma di ispezioni approfondite per tutte le gallerie oggetto di studio in cui sono emerse particolari criticità nel corso delle attività ispettive.

La relazione Anas S.p.A., infine, riporta lo stato di avanzamento delle attività di monitoraggio dinamico di ponti e viadotti, installazioni per un totale di oltre 11 milioni di euro.

L'Anas S.p.A., inoltre, sta sviluppando un proprio software che consenta di elaborare i dati misurati dalla strumentazione di monitoraggio installata sulle opere d'arte.

A tal proposito, il Ministero ha chiesto di ricevere un report dettagliato dei primi risultati ottenuti dai ponti monitorati. Con l'applicazione di tale software, tenuto conto anche degli episodi di collasso di opere d'arte verificatisi negli ultimi anni relativi all'interazione suolo/struttura, è stato chiesto quali azioni siano state avviate e in corso di sviluppo, al fine di ovviare e prevenire tali fenomeni.

#### *Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale (accessi, pubblicità)*

In tema di pubblicità, Anas S.p.A. ha dichiarato 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 Codice della strada, di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Si dà evidenza, tuttavia, delle ingenti difficoltà di gestione degli impianti pubblicitari abusivi.

Tra le nuove iniziative di Anas S.p.A. nell'ambito del Servizio, si segnala il censimento automatizzato di accessi, accessi ad impianti di distribuzione carburanti e impianti pubblicitari.

Tale progetto è finalizzato all'ottenimento di un quadro conoscitivo degli aspetti di interferenza e/o utilizzo da parte di terzi della rete stradale e relative pertinenze, al fine di ottimizzare la gestione delle strade, del patrimonio nonché delle entrate generate dalle occupazioni delle medesime.

Gli obiettivi sono:

- l'aumento del livello di efficacia ed efficienza nella gestione del patrimonio stradale, al fine di conseguire le migliori condizioni di sicurezza della circolazione;
- l'efficace contrasto ai fenomeni di abusivismo, elusione, evasione e morosità;
- l'organizzazione e la gestione informatizzata dei dati raccolti;
- l'aggiornamento frequente della situazione degli oggetti su strada.

Il Ministero ha richiesto ad Anas di presentare il piano delle attività (completo del relativo cronoprogramma) finalizzate al sistematico censimento degli accessi, da attuarsi con l'ausilio di tecnologie ad alto rendimento.

#### *Rilevamento, analisi e distribuzione dei 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.

Nel corso dell'anno 2022 sono stati pubblicati mensilmente i dati dell'Osservatorio della Mobilità di Anas S.p.A., bollettino pubblicato sul sito istituzionale [www.stradeAnas.it](http://www.stradeAnas.it) che fornisce una indicazione dell'andamento del traffico sulla rete di competenza.

Il sistema *Panama* attualmente in uso, che fornisce la rete di rilevamento dati di traffico, alla data del 28/02/2023, è costituito da 1.652 impianti fissi.

Il Ministero ha richiesto ad Anas S.p.A. quali iniziative future siano previste ai fini dello sviluppo del processo.

*Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dei dati di incidentalità*

L'Anas S.p.A. provvede al rilevamento dei dati relativi all'incidentalità con il contributo degli uffici preposti alla raccolta delle informazioni relative all'incidentalità nelle tratte di diretta gestione. La fase successiva di analisi ed elaborazione dei dati elementari, anche ai fini di valutazioni sugli scostamenti rispetto ad obiettivi nazionali ed europei, è seguita dalla diffusione dei dati secondo una reportistica di sintesi, anche attraverso il proprio sito aziendale.

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

Dal 2019, come previsto, sono comunicati alle SOC tramite una "scheda rilevazione incidente", disponibile su un applicativo 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 Ministero 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 S.p.A. in tale maniera ha acquisito un *modus operandi*, grazie alle richieste avanzate dal Ministero, relative all'esame dei report degli anni precedenti.

Nel 2022 è stata ulteriormente sviluppata l'attività di raccolta e analisi dei dati meteo che consentono di fornire - con cadenza mensile, trimestrale, semestrale e annuale - report relativi a problematiche, quali "Allagamenti" e "Frane", conseguenti a condizioni meteorologiche particolarmente avverse e impattanti sulla rete stradale. Tale attività fornisce alle Strutture Territoriali informazioni circostanziate e localizzate, volte alla tempestiva predisposizione delle attività operative sul territorio, quale ulteriore supporto conoscitivo e decisionale.

Il Ministero ha chiesto ad Anas S.p.A. quali iniziative future siano previste ai fini dello sviluppo del processo e, in particolare, al fine di ottimizzare la fruibilità dei dati disponibili.

*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 S.p.A. per la gestione di situazioni complesse.

Nel corso del 2023 il Ministero ha rilevato alcune criticità e ha richiesto ad Anas S.p.A. di provvedere all'integrazione della relazione in considerazione dei punti qui di seguito enunciati:

- chiarimenti circa la relazione tra infomobilità e smart road, atteso che il piano nazionale della telematica applicato alle strade risale a circa un ventennio;
- chiarimenti relativamente ai motivi per cui non sia stato rendicontato il piano dei pannelli a messaggio variabile;
- motivazioni della mancata analisi dello storico degli accadimenti: 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. Le analisi possono costituire un prezioso strumento decisionale che parrebbe, da quanto emerge nella relazione, non ancora considerato da Anas;
- la reportistica "allagamenti e frane" e il conseguente sviluppo di uno strumento decisionale ai fini degli interventi manutentori;
- riguardo il trasporto eccezionale l'utilizzo delle informazioni sulla movimentazione dei mezzi e del percorso intrapreso.

#### *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.

L'attività di soccorso meccanico è gestita da Anas S.p.A. in conformità alla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 14/05/1998 "Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per veicoli in avaria o incidentati" e alla Circolare interna n. 11/2000 "Servizio di soccorso meccanico in autostrada.

Il Soccorso stradale meccanico è libero sulla viabilità ordinaria, mentre, sulla rete autostradale in gestione diretta (autostrade e raccordi autostradali), può essere affidato solo alle Organizzazioni autorizzate. L'autorizzazione per l'espletamento del Servizio, e il relativo disciplinare, sono rilasciati dalle Aree Compartimentali che sono pure deputate a effettuare controlli propedeutici al rilascio delle autorizzazioni; a verificare il permanere dei requisiti nel periodo di efficacia dell'autorizzazione stessa, il rispetto delle modalità operative.

Tuttavia, la significativa evoluzione della comunicazione mobile ha di fatto vanificato o ridotto al minimo la modalità di segnalazione attraverso le colonnine SOS che garantiva, però, la gestione in toto degli eventi da parte del Gestore autostradale, attraverso le modalità definite dalla normativa.

La “comunicazione diretta” tramite apparato cellulare tra l’utente e l’officina di soccorso meccanico determina, soprattutto nel caso di una rete autostradale aperta quale quella di Anas, che la chiamata può essere veicolata anche ad un soggetto non “autorizzato” vanificando quindi il sistema autorizzatorio previsto ancora dalle norme.

Il Ministero, sulla base di quanto dichiarato da Anas S.p.A., ha evidenziato l’opportunità di una revisione del quadro normativo di riferimento che contempli regole più stringenti per l’accesso alle attività di soccorso meccanico.

#### *Gestione delle emergenze e attività di protezione civile*

Come previsto dalla normativa vigente, Anas S.p.A. fornisce collaborazione al Dipartimento della Protezione Civile Nazionale (DPC), come soggetto partecipante al Comitato Operativo Nazionale, in caso di eventi generanti stati di criticità della rete stradale e autostradale nazionale.

Anas S.p.A. ha organizzato nell’ambito della Direzione Operation e Coordinamento Territoriale una struttura unica di coordinamento delle emergenze per interfacciarsi con i diversi tavoli operativi attivati per la gestione delle emergenze di rilievo nazionale denominato Coordinamento Emergenze Anas (COEM).

Le attività di Anas S.p.A. in Protezione Civile nell’anno 2022 sono state le seguenti:

- 26-28 luglio 2022 – rientro incontrollato in atmosfera del “core stage” secondo stadio del satellite C25B;
- 19 settembre 2022 – emergenza maltempo Marche;
- Esercitazione “sisma dello stretto” Reggio Calabria e Messina – 4,5 e 6 novembre 2022;
- 21 novembre 2022 – allertamento per emergenza maltempo;
- 13 dicembre 2022 – pianificazione per la stagione invernale 2022 – 2023.

Nell’ambito delle attività di protezione civile, Anas S.p.A. nel corso dell’anno 2022 ha svolto 15 esercitazioni per la gestione di emergenze in galleria, d’intesa e con la partecipazione di Prefetture, Protezione Civile, forze dell’Ordine, Soccorso sanitario, Vigili del Fuoco.

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

Rientrano in questa macro-categoria i 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



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. Il Ministero si è impegnato nel controllo dei parametri forniti da Anas S.p.A. con cui ha avuto diverse interlocuzioni per la precisazione delle modalità di rilevazione di alcuni parametri indagati, quali pavimentazione stradale, segnaletica orizzontale e verticale e impianti di illuminazione. Al riguardo, dopo l'analisi della documentazione inviata, ha fornito ad Anas S.p.A. alcune specifiche e puntuali prescrizioni tecniche per il calcolo di indicatori dipendenti dalla misura di più parametri, da applicare per la campagna misure 2023.

#### *TERZA MACROCATEGORIA (Servizi 18-19)*

Tale 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

Per tale macro-categoria si è presa visione delle relazioni relative allo stato d'avanzamento degli interventi per risolvere criticità puntuali e sono conteggiati e valutati tutti gli interventi, le cui finalità, siano volte al ripristino della funzionalità delle pavimentazioni o delle barriere di sicurezza.

Dopo l'analisi della documentazione inviata, il Ministero ha stabilito, per la campagna misure 2023, alcune prescrizioni tecniche, ovvero di considerare i vari parametri previsti quali perimetri netti, validi e completi di tutte le misure, nel caso di indicatori dipendenti dalla misura di più parametri. Sarà pertanto cura di Anas S.p.A., nel corso della campagna di misura, provvedere ad estendere il perimetro complessivo delle misure, per raggiungere i valori target di misurazioni valide.

Con riferimento sia ai piani viabili che alle barriere di sicurezza si è osservata una riduzione degli interventi rispetto a quanto registrato nel 2021.

#### **PIATTAFORMA SERVIZI**

A partire dal secondo semestre del 2022 il Ministero ha condotto una serie di interlocuzioni con Anas S.p.A. volte allo sviluppo e l'implementazione di una piattaforma online, consultabile dal Ministero, in cui aggregare e aggiornare costantemente i dati raccolti durante l'attività di rilievo dei parametri di stato delle strade in esecuzione dell'Allegato B del Contratto di Programma.

La piattaforma, oltre che uno strumento di rendicontazione per il Ministero, è anche strumento operativo di utilità per la stessa Anas S.p.A., volto all'archiviazione dei dati di misura e alla loro organica visualizzazione, finalizzato quindi all'individuazione di priorità di intervento e verifica della qualità dei lavori eseguiti. La piattaforma è stata sviluppata secondo il piano di avanzamento trasmesso dall'Anas S.p.A.:

- entro il 31 gennaio 2023 - condivisione con il Ministero del disegno completo dell'applicazione e del piano di dettaglio delle attività di attivazione;
- entro il 31 marzo 2023 - rilascio in via sperimentale dell'applicativo (ricerca, visualizzazione tabellare/cartografica e navigazione dei dati) circoscritto ai dati provenienti dai rilievi ad alto rendimento ERMES (anni 2021 e 2022);
- entro il 31 dicembre 2023 - rilasci periodici di aggiornamenti dell'applicativo con gli ulteriori indicatori richiesti unitamente alla messa a punto ed integrazione delle funzionalità rimanenti.

Le funzionalità della piattaforma di visualizzazione sono state progressivamente messe a disposizione degli utenti Ministero ed illustrate in incontri operativi nel corso dell'anno, rispettando le scadenze concordate ed incorporando ulteriori richieste il cui sviluppo non ha impattato sul piano di lavoro.

La piattaforma servizi è in uso del Ministero per la parte relativa alla rendicontazione dell'avanzamento degli interventi compresi nella Convenzione Ponti, Viadotti e gallerie.

Gli uffici del Ministero sono impegnati, inoltre, in un'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, già a partire dal 2016.

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 2023, sono state effettuate tutte le 182 visite programmate.

Nell'ambito della **mobilità ferroviaria**, il Ministero nel corso del 2023 si è impegnato in una **attività di analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di Programma con RFI**. Tra gli obblighi derivanti dal Contratto 2022-2026 – 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, lettera c).

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

- a) 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;
- b) 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;
- c) indicatori di puntualità (in percentuale) monitoraggio della circolazione divisa per servizi AV/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.



L'Allegato 1c del Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi prevede “gli indicatori di performance orientati agli utenti” adottati anche all'interno della Carta dei Servizi 2022 di RFI per il monitoraggio dei KPI relativi ai servizi di maggiore rilevanza per il pubblico, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti:

- d) indicatori di performance orientati agli utenti: nuovo paniere di KPI su tematiche relative alla sicurezza, alla *customer satisfaction* e 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 2022 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 2022 rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, rivelano che nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

A partire dal 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 conseguentemente interessato e impattato il monitoraggio degli indici di puntualità e del livello dei guasti. Le variazioni, determinate dal diverso criterio di attribuzione delle cause di ritardo, hanno, quindi, indotto - in vista della stesura del nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2022-2026 - la necessità di un approfondimento, al fine di valutare e verificare, sia i criteri, sia i valori soglia, utili a una ottimale valutazione delle performance.

In tal senso, quindi, i KPI individuati nel nuovo Atto contrattuale per il periodo 2022-2026 sono, a livello di intera rete, i medesimi che RFI pubblica in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.151/2019, che ha disposto che i dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario

successivo siano pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale ePIR.

Al fine di non duplicare attività e introdurre metriche di misurazione difforni, nel Contratto sono stati adottati i medesimi valori ed è stato preso a riferimento un processo già in essere, regolato dall'ART stessa, prevedendo un aggiornamento periodico dei valori target in aderenza con i meccanismi previsti dalla citata delibera. In tal senso, ogni eventuale evoluzione oggetto di disciplina attraverso i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti vedrà un corrispondente adeguamento del Contratto.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore, relativamente al monitoraggio della qualità della rete al 31/12/2022.

#### *Indicatori del Livello di Guasti*

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2022 mostra come l'andamento registrato per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a (colonna D) del CdP-S 2022-2026.

Il dato mostra come la performance registrata nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2022	Scostamento
<b>Linee con <math>T_g \leq 40</math></b>	0,50	0,30	-0,20
<b>Linee con <math>40 &lt; T_g &lt; 100</math></b>	0,80	0,70	-0,10
<b>Linea con <math>T_g \geq 100</math></b>	1,20	0,90	-0,30
<b>Linee all'interno dei Nodi</b>	2,20	2,00	-0,20
<b>Linee con velocità <math>\geq 250</math> km/h e dotate di ERTMS</b>	0,90	0,50	-0,40

#### *Indicatori Tempi di Primo Intervento*

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2022 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a (colonna C) al CdP-S 2022-2026.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2022 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	$\leq 1,5$ h	42,6	-47,4
Linee con $40 < T_g < 100$	$\leq 1,5$ h	41	-49
Linea con $T_g \geq 100$	$\leq 1$ h	39	-21
Linee all'interno dei Nodi (*)	$\leq 0,5$ h	17,4	-12,6
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS (*)	$\leq 0,5$ h	27,3	-2,7
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 1$ h	32,8	-27,2
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 1$ h	42,9	-17,1

(\*) Valore riferito all'orario di lavoro (8.00-16.36 da lunedì a venerdì), negli altri orari il valore dei tempi di primo intervento è pari ad 1 ora

### 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.

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 2022.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2022	Delta
<b>Mercato</b>	<b>0' - 5'</b>	86,5	80,6	-5,9
<b>Lunga Percorrenza Servizio Universale</b>	<b>0' - 5'</b>	85,8	84,2	-1,6
<b>Regionale</b>	<b>0' - 5'</b>	96,3	95,6	-0,7
<b>Cargo</b>	<b>0' - 30'</b>	92,4	89,4	-3,0

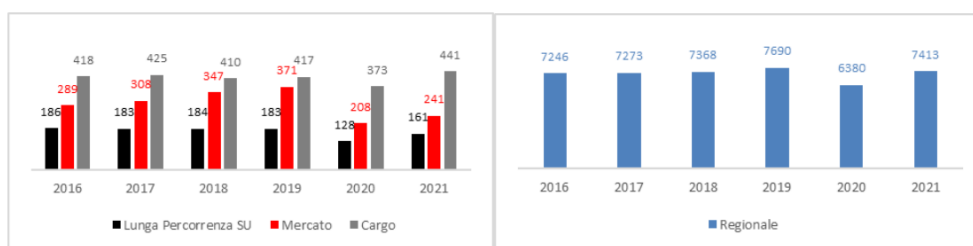
Rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, nel 2022 nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

Il Gestore ha evidenziato che la puntualità nel 2022 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

- incremento dei volumi di traffico registrati a fine anno, in particolare per i servizi lunga percorrenza, Mercato +37% (da 241 tr/g a 331 tr/g) e Servizio Universale +19% (da 161 tr/g a 191 tr/g);
- nuovo algoritmo di attribuzione delle cause di ritardo che prevede l'introduzione dei nuovi codici di ritardo, assegnati da PIC in automatico (cod.43 e cod.44), in caso di scostamenti non giustificati (nuova procedura di Attribuzione cause di ritardo, Determinazione Puntualità e Performance Regime a seguito delle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti), con incremento del 60% circa dei minuti di ritardo RFI.

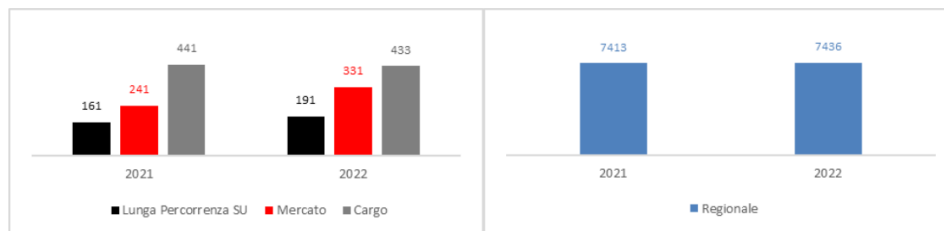
Si riportano di seguito i dati di traffico di riferimento che mostrano l'andamento dei volumi nel precedente Contratto di Programma 2016-2021 con il calo del 2020 (l'anno più critico per il covid) e la ripresa del 2021 che tuttavia, fatta eccezione per il trasporto cargo, ha una media treni ordinari al giorno ancora inferiore al 2019.

Numero medio di treni ordinari al giorno per segmento - periodo 2016 – 2021



Di seguito i grafici con il confronto dei volumi di traffico tra il 2021, ultimo anno del precedente Contratto di Programma, e il 2022 primo anno del CdP-S 2022-2026.

Numero medio di treni ordinari al giorno per servizio – periodo 2021-2022



Ricalcolando parametricamente la puntualità RFI 2022 secondo i criteri precedenti al nuovo algoritmo di attribuzione delle cause di ritardo, si registra un incremento della puntualità per tutte le categorie, con valori oltre la soglia di performance per Servizio Universale e Regionale, in linea per Cargo e poco al di sotto per il Mercato che - secondo le valutazioni espresse dal Gestore - è stato penalizzato da alcuni eventi anomali particolarmente impattanti (quali, ad es. lo svio a Roma Prenestina e alcune cadute della linea elettrica). Tale esercizio di confronto, sottolinea, certamente, il rilevante impatto indotto dal nuovo criterio di attribuzione delle cause sul calcolo della puntualità.

Nella tabella di seguito i valori della puntualità proformati dal Gestore coerentemente alla precedente metodologia di calcolo.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	2022	
			Puntualità RFI	Puntualità RFI (dato proformato)
<b>Mercato</b>	<b>0' - 5'</b>	86,5	80,6	84,9
<b>Lunga Percorrenza Servizio Universale</b>	<b>0' - 5'</b>	85,8	84,2	88,0
<b>Regionale</b>	<b>0' - 5'</b>	96,3	95,6	97,1
<b>Cargo</b>	<b>0' - 30'</b>	92,4	89,4	92,4

#### *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 2022-2026 – parte Servizi sono adottati anche all’interno della Carta dei Servizi 2022 di RFI per il monitoraggio dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico rispetto agli obiettivi fissati annualmente.

Come rappresentato nella tabella di seguito riportata, nel 2022 i target riferiti alle categorie Sicurezza, *Customer Satisfaction* ed Ambiente sono stati conseguiti e confermano le ottime performance degli ultimi anni.

AREA KPI	KPI	Indicatore	Valore target CdP-S	2022
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>	raggiunto
	Security Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	% persone soddisfatte	85%	96%
Customer Satisfaction	Percezione della stazione nel complesso	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,7%
	Percezione complessiva dell'illuminazione	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,3%
	Percezione complessiva della pulizia nel complesso	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,3%
	Percezione dell'informazione nel complesso in stazione	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,6%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% persone soddisfatte	90%	99,6%
Sostenibilità delle attività e dei servizi RFI (**)	Governance - Progetto "Sostenibilità RFI on the go"	impegno (***)	attuazione	raggiunto
	Ambientale - Avvio processo di certificazione ENVISION di progetti per rinnovo stazioni	impegno (***)	attuazione	raggiunto

(\*) n. "decessi e lesioni gravi"/ km percorsi in un anno su reti RFI [Nota: "decessi e lesioni gravi" secondo la terminologia ERA "FWSI ovvero Fatalities and Weighted Serious Injuries"]

(\*\*) aggiornamento target annuali in coerenza con obiettivi dichiarati in Carta Servizi

(\*\*\*) monitoraggio interno

Sinteticamente, l'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete al 31 dicembre 2022 riporta un aumento dell'indice dei guasti (numero guasti al km di rete), per tutti i gruppi di rete, come definiti nel Contratto di Programma-parte Servizi, rispetto al monitoraggio precedente, soprattutto nell'ambito dei nodi.

In parallelo, le risultanze del monitoraggio degli indicatori di puntualità riferiscono di un peggioramento generalizzato della puntualità, per cui tutte le categorie di servizi si sono mantenute al di sotto della soglia limite di performance, come novellata in ambito contrattuale.

Rispetto a tale ultima fattispecie, va tenuto conto, certamente, della modifica delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo, derivante dalle disposizioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Si ritiene, quindi, opportuno avviare un approfondimento con il Gestore, al fine di attivare un'analisi sul trend dei guasti all'infrastruttura, nonché per verificare le ulteriori possibili cause che hanno determinato una diminuzione degli indici di puntualità, anche tenendo conto delle nuove modalità di attribuzione delle cause e di determinazione annuale delle soglie.

Ciò al fine di valutare e verificare le eventuali misure di intervento atte a migliorare l'efficienza del sistema e un conseguente miglioramento generale della puntualità, nonché per eventuali ulteriori approfondimenti anche con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Elemento fondamentale per la gestione della sicurezza è la realizzazione e alimentazione della banca dati delle opere d'arte stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di edilizia pubblica in cui siano presenti tutte le informazioni riguardanti l'intero ciclo di vita delle stesse, dal progetto, alla realizzazione, ai dati di monitoraggio periodici. Con il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, il cosiddetto "Decreto Genova", tra le altre cose, è stato istituito presso il Ministero, l'**Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche denominato AINOP**, in modo da censire tutte le opere pubbliche nei vari settori di interesse (opere stradali,

ferroviarie, portuali, aeroportuali), lo scopo primario di AINOP è quello di consentire di raggiungere una adeguata conoscenza delle opere pubbliche, anche in relazione al grado di affidabilità e di sicurezza delle opere stesse.

A partire dal 2019 il Ministero ha avviato le attività per l'implementazione del sistema, basato sulla interoperabilità delle varie amministrazioni che detengono e gestiscono i dati riferiti ad una Opera Pubblica, e all'esecuzione dei lavori sulla stessa. In base ai dati forniti, AINOP genera un codice identificativo della singola opera (Iop) che racconta tutto di essa.

Nel corso dell'anno 2023 sono proseguite le analisi e gli sviluppi con particolare riguardo alla configurazione di nuovi moduli di interoperabilità, agli aggiornamenti dei moduli per la gestione di dati e documenti ispettivi sui ponti e agli ulteriori adeguamenti delle funzionalità di deposito dei progetti.

Gli sviluppi sull'interoperabilità con altri sistemi hanno riguardato, in particolare, la cooperazione con una piattaforma di monitoraggio in corso di realizzazione presso i sistemi dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). Sono stati avviati appositi tavoli tecnici con i referenti dell'Agenzia allo scopo di analizzare le esigenze di adeguamento ed aggiornamento dei campi dedicati alla gestione di dati e documenti per il monitoraggio dei livelli di attenzione dei ponti, sulla base delle indicazioni delle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" del Consiglio superiore dei lavori pubblici e delle relative "Istruzioni operative" emanate dalla stessa Agenzia.

Sono stati inoltre analizzati ed avviati gli aggiornamenti necessari alla gestione dei dati e dei documenti per il monitoraggio dei livelli di attenzione delle gallerie, secondo le indicazioni riportate nelle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti". Per quanto riguarda la gestione dei depositi dei progetti sulla piattaforma AINOP, si sono resi necessari ulteriori adeguamenti a seguito delle indicazioni riportate nel decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nel quale, all'articolo 42, viene confermato che *"i progetti, corredati della attestazione dell'avvenuta positiva verifica, sono depositati con modalità telematica interoperabile presso l'Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti"*. Dette indicazioni hanno comportato un notevole incremento del numero di progetti da depositare sul sistema, con la preventiva generazione di codici identificativi per il necessario censimento delle opere interessate dagli interventi da realizzare. L'attività di aggiornamento del sistema ha rappresentato una rilevante criticità, considerata, oltre la mole di caricamenti da gestire, la verifica per garantire la coerenza dei dati e dei documenti.

L'articolo 43 del citato decreto legislativo n. 36/2023, prevede che *"a decorrere dal 1° gennaio 2025, le stazioni appaltanti e gli enti concedenti adottano metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni per la progettazione e la realizzazione di opere di nuova costruzione e per gli interventi su costruzioni esistenti per importo a base di gara superiore a 1 milione di euro"*. Nella norma sono indicate anche *"le misure necessarie per l'attuazione dei processi di gestione dell'informazione supportata dalla modellazione informativa, ivi compresa la previsione dell'interoperabilità dell'anagrafe patrimoniale di ciascuna stazione appaltante o ente concedente con l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche"*.



Per avviare una fase di sperimentazione riguardante l'interoperabilità dei sistemi utilizzati dagli uffici con la piattaforma AINOP, è stata concordata una collaborazione con la Provincia di Perugia.

La collaborazione riguarda tra l'altro:

- ricognizione e analisi di banche nazionali e regionali di interesse nazionale sul patrimonio infrastrutturale, quali sistemi informativi territoriali regionali, sistemi di gestione di edilizia sanitaria, scolastica, sportiva, ecc.;
- approfondimenti tematici sulle diverse tipologie di opere previste nel censimento AINOP, anche a seguito delle indicazioni normative sul deposito dei progetti;
- definizione di linee guida finalizzate a chiarire:
  - 1) gli elementi identificativi di un'opera pubblica necessari alla generazione di un codice Identificativo Opera Pubblica (IOP) e gli elementi caratterizzanti la definizione di IOP di secondo livello;
  - 2) la tipologia di documentazione da caricare nelle schede tematiche;
  - 3) la gestione degli elementi del catasto stradale provinciale ai fini del caricamento massivo in AINOP da *shapefile*, con la definizione delle tratte;
  - 4) i criteri per il consolidamento dei codici IOP e dei relativi dati;
- analisi di un modello di interoperabilità tra la banca dati patrimoniale della Provincia Perugia e AINOP;
- definizione di un modello dati e di un protocollo di interoperabilità di riferimento per la gestione delle banche dati patrimoniali delle stazioni appaltanti.

Nell'ultimo bimestre del 2023, come già evidenziato a seguito delle criticità emerse in relazione al consistente incremento di IOP e alla notevole carenza di personale del Ministero, è stato necessario incrementare il coinvolgimento delle risorse del fornitore, per supportare gli utenti AINOP.

Si riportano le principali evidenze in merito alle attività riguardanti il sistema nel 2023:

- sono stati archiviati oltre 1.800 depositi inerenti alle diverse fasi procedurali, con la documentazione sui progetti degli interventi, le varianti, le comunicazioni di avvio lavori, le relazioni sulle strutture ultimate e i verbali di collaudo;
- sono stati attivati oltre 1.770 utenti con il profilo di responsabili AINOP per soggetti pubblici o società concessionarie interessate nella gestione di opera pubbliche.

Infine, sempre nell'ambito **sicurezza**, il Ministero si è impegnato ***nell'attuazione di interventi relativi al monitoraggio tecnologico delle opere d'arte stradali, previsti dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.***

Il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" ha stanziato 450 milioni di euro per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale.

Il programma, finalizzato al miglioramento della sicurezza, prevede l'attuazione di un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi per 12.000 opere d'arte della rete nazionale SNIT, di cui 6.500 strumentate, mediante:

- la predisposizione e l'attuazione di un sistema di monitoraggio dinamico con controllo a distanza;



- la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali in modo strutturale e attraverso un processo iterativo (analisi della rete, sopralluoghi, gestione del sistema digitalizzato, classificazione delle priorità, attuazione degli interventi).

Per 200 opere d'arte comprese nelle opere oggetto di controllo è prevista l'adozione del modello BIM (Building Information Modeling).

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prot. 93 del 12 aprile 2022, sono stati definiti i criteri per l'assegnazione delle risorse, le procedure autorizzative e gli obblighi delle società concessionarie beneficiarie del finanziamento.

In armonia con le previsioni dettate dal decreto e dal cronoprogramma procedurale di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 15 luglio 2021, che prevede come termine il 30 giugno 2022, il Ministero ha emanato il decreto direttoriale di approvazione del piano operativo predisposto da Anas ed i protocolli di intesa di approvazione dei piani operativi predisposti e trasmessi dai gestori delle tratte autostradali. Le società concessionarie hanno provveduto nella percentuale del 100% alla pubblicazione dei bandi di gara previsti ed agli affidamenti diretti nel rispetto della normativa vigente.

Nel 2023 l'obiettivo prevedeva che le strutture del Ministero in affiancamento con l'Unità di missione per il PNRR interagissero con gli enti concessionari non operanti nei tempi previsti, individuando gli eventuali elementi di criticità e le iniziative di soluzione adottate. In realtà, nel corso dell'anno le competenti strutture del Ministero sono state impegnate ad aggiornare, in relazione allo stato di avanzamento, i cronoprogrammi procedurali relativi agli interventi in oggetto e a proporre, pertanto, nel marzo 2023, una rimodulazione dei suddetti cronoprogrammi, originariamente fissati dal decreto MEF 15 luglio 2021, con la fissazione di nuove milestones.

## **1.2 Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: orientamento di campagne informative e di comunicazione per una mobilità corretta e rispettosa della legalità**

Tale obiettivo risulta collegato alla missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”* e afferisce al programma 13.6 *“Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”*.

Secondo quanto previsto dall'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, il Piano nazionale della sicurezza stradale consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

Il “Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030” (Delibera Cipess 14 aprile 2022, n.13) sviluppa le linee strategiche e declina le principali azioni da realizzare per il miglioramento della sicurezza stradale, coerentemente con quanto previsto dal documento “Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione” elaborato dal Ministero a gennaio 2021, recependo le osservazioni formulate su di esse dalle Commissioni parlamentari competenti.

In linea con gli orientamenti internazionali ed europei, il “Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030” elaborato dal Ministero, rappresenta una proposta

articolata, sia sul piano dei contenuti sia su quello della scansione temporale delle azioni, per conseguire una profonda trasformazione del modo di affrontare questa problematica utilizzando l'approccio Safe System elaborato dalle Nazioni Unite e dalle altre organizzazioni internazionali attive sul tema.

La strategia e le azioni descritte nel Piano illustrano in dettaglio come, per realizzare tale approccio, sia necessario avere una visione olistica del problema della sicurezza stradale, guardando simultaneamente agli aspetti connessi alla qualità dei mezzi di trasporto, alla qualità delle infrastrutture, alla qualità dei comportamenti degli attori istituzionali e degli utenti del sistema stradale, tenendo presente anche le problematiche che inducono questi ultimi, specialmente i conducenti dei mezzi di trasporto, a sottostimare i rischi e, talvolta, ad adottare stili di guida molto insicuri per sé e per gli altri.

Il Piano prevede anche un forte investimento sulla cultura della sicurezza, a partire dalla scuola, allo scopo di ridurre al minimo i comportamenti sbagliati e aumentare il rispetto per gli altri, soprattutto per le diverse categorie esposte ad un maggior rischio, come i ciclisti, gli utenti dei nuovi strumenti di micromobilità e delle due ruote a motore, i bambini e gli anziani. Il Piano identifica azioni specifiche per ridurre l'incidentalità che colpisce queste categorie, il che contribuirebbe in misura decisiva a conseguire l'obiettivo centrale di tutto il Piano, cioè la riduzione del 50%, entro il 2030, dei morti e dei feriti gravi rispetto all'anno 2019.

In particolare, l'obiettivo contenuto nella Direttiva del Ministro per l'anno 2023, ha previsto la realizzazione di una campagna di comunicazione, con un focus su pedoni e ciclisti, riguardo anche agli utilizzatori di veicoli a due ruote e di altri dispositivi per la mobilità personale. Tale campagna ha privilegiato ed utilizzato linguaggi in grado di intervenire su automatismi comportamentali che impediscono una guida corretta e consapevole, mediante l'utilizzo di *nudge* e la costruzione di una 'architettura della scelta'. L'utilizzo di *nudge*, "spinta gentile", si è reso necessario per indurre un cambiamento degli stili di guida rischiosi, ormai sedimentati e acquisiti da parte degli utenti della strada, promuovendo una mobilità corretta e rispettosa della legalità.

Il Ministero ha posto in essere tutte le attività per il raggiungimento dell'obiettivo operativo corrispondente di "*affidamento delle attività di ideazione e diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale*" mediante la gestione della procedura per l'aggiudicazione della relativa gara per l'ideazione e la diffusione della campagna, l'individuazione dell'operatore economico (2° trimestre), l'individuazione dei mezzi di diffusione (3° trimestre) ed infine l'aggiudicazione della gara per il monitoraggio della campagna (4° trimestre).

Il contratto di affidamento del servizio è stato sottoscritto in data 14 dicembre 2023. Successivamente, in data 28 dicembre 2023, è stato sottoscritto il contratto per il monitoraggio della campagna.

### **1.3 Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta**

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

L'attività di maggiore rilevanza del Ministero è quella di garantire la vigilanza sulla sicurezza delle grandi dighe e sulle operazioni di controllo delle stesse da parte dei concessionari al fine della tutela della pubblica incolumità; detta attività è assicurata secondo i procedimenti regolati dal DPR 1363/1959, dall'articolo 24 del DPR 85/1991, dalla Legge 139/2004 e dall'articolo 43 della Legge 214/2011.

L'obiettivo, inserito nella Direttiva nell'anno 2023, è finalizzato al miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione.

Lo stato di manutenzione delle grandi dighe presenti sul territorio nazionale condiziona, tra l'altro, anche la capacità di invaso e quindi la quantità di acqua disponibile. L'obiettivo è quello di assicurare e mantenere nel tempo una capacità di invaso di 3,3 Mm<sup>3</sup>, attraverso una serrata attività di vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti.

A tale scopo il Ministero, nel corso dell'anno 2023, ha svolto le seguenti attività:

- evasione delle richieste di esame di progetti e perizie presentate dai concessionari, entro trenta giorni dal loro ricevimento;
- effettuazione di almeno 2 visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione e in esercizio, comprensivo delle opere di derivazione, per un numero complessivo di 526 dighe;
- esame tempestivo delle asseverazioni presentate dai concessionari.

La Direzione competente del Ministero, a partire dal 2017, ha avviato iniziative di programmazione di nuovi finanziamenti per sopperire alla mancanza di attenzione da parte di alcuni soggetti concedenti la risorsa idrica in materia di sicurezza, ovvero per contribuire a rendere più efficiente il sistema delle grandi dighe e dei sistemi di adduzione primaria. È stato inoltre affrontato nel suo complesso il problema delle grandi dighe che non proseguono gli invasi sperimentali, con conseguente perdita di risorsa idrica per il Paese, ovvero di quelle con i lavori di costruzione interrotti da oltre 20 anni. Da ultimo si è occupata anche degli investimenti in materia di miglioramento e riefficientamento delle reti di distribuzione acquedottistiche.

Le attività di individuazione dei problemi e la richiesta della progettazione dei necessari interventi è conseguente alla costante e periodica azione di vigilanza che gli uffici tecnici della direzione competente, istituzionalmente, sono chiamati a svolgere. Rispetto agli ultimi anni deve constatarsi che la progettazione degli interventi di miglioramento della sicurezza risulta in gran parte avviata e che molti sono gli interventi già in esecuzione. La trasmissione di nuovi progetti di grandi dighe a servizio di impianti di pompaggio puro, l'emanazione dei bandi di gara per le due grandi dighe con opere interrotte Pietrarossa, Cumbidanovu, Monti Nieddu, la realizzazione della derivazione dalla diga di Campolattaro e quella dei lavori di realizzazione del nuovo scarico di fondo della diga Pozzillo, sono segnali importanti che contribuiscono a qualificare l'attività della Direzione competente, che nei prossimi anni sarà chiamata a significative modifiche del suo assetto organizzativo per vigilare sul regolare andamento dei lavori di costruzione e di manutenzione.

È indispensabile eseguire gli interventi di miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggiore sismicità del Paese e per le strutture con più anni di funzionamento (la media nazionale è di 65 anni, per l'idroelettrico di 75, ma esistono anche dighe in esercizio di 100-120 anni).

L'obiettivo è quello di mantenere gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta; la progettazione al momento acquisita per conseguire questa finalità evidenzia significativi fabbisogni di risorse finanziarie.

#### **1.4 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 delle Capitanerie di porto 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 dei trasporti (nel quale si colloca come Centro di responsabilità amministrativa) che ha “ereditato” nel 1994, dal Ministero della marina mercantile, la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività inerenti la navigazione commerciale e da diporto.

Il Corpo - che dispone di un organico complessivo di circa 10.100 militari, tra uomini e donne, assegnati principalmente ai vari Comandi operativo-territoriali per assolvere, oltre alle incombenze di carattere amministrativo-istituzionale, i delicati compiti inerenti: il soccorso marittimo, l'assistenza e la ricerca in mare anche in immersione; la sicurezza della navigazione e marittima pure in termini di security; la polizia giudiziaria nelle attività di tutela delle coste, del mare e delle sue risorse, di bagnanti e diportisti.

Per l'assolvimento di queste funzioni, nel corso del 2023, ha avuto a disposizione:

- una flotta navale di oltre 570 imbarcazioni, delle quali 65 d'altura e 240 costiere, dislocate in circa 100 porti localizzati lungo tutto il perimetro delle coste nazionali. Altre 265 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;
- una squadriglia aerea schierata su quattro basi (Sarzan, Catania, Cagliari e Pescara), dotata di 20 aeromobili (4 ad ala fissa e 16 ad ala rotante), con fondamentali funzioni operative quali: la ricerca di dispersi in mare e di unità navali ed aeree in difficoltà; il soccorso a naufraghi o a traumatizzati ed ammalati a bordo di navi o su isole minori; la vigilanza sulle aree marine ed il monitoraggio delle acque a mezzo di sistemi di telerilevamento; la vigilanza sulla pesca marittima e sull'acquicoltura nonché sulla navigazione e sulle attività marittime che si svolgono nelle acque territoriali e di interesse nazionale;
- un parco veicolare (automezzi di servizio) composto da oltre 1100 mezzi, suddivisi nei vari segmenti in relazione ai servizi operativi, tecnici e logistici cui sono dedicati;
- una complessa ed articolata componente tecnologica dotata di sofisticati sistemi, piattaforme informatiche e reti di trasmissione, utilizzata per le comunicazioni,

il monitoraggio del traffico navale e la gestione di informazioni. Quest'ultima include anche la piattaforma informatica che gestisce il sistema di codificazione e raccolta degli output del Corpo, cui fa riferimento pure il controllo di gestione del CdR.

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**.

In particolare, l'obiettivo strategico 2023 è articolato in diversi 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 e ai reparti e uffici del Comando generale, per quegli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale.

Riguardo l'obiettivo di *assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo*, si evidenzia che 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 2023, 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.

Dal punto di vista operativo la tabella sottostante espone, con il confronto all'anno precedente, i dati 2023 sulla gestione complessiva delle sale operative di Capitanerie di porto e Uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C., e della centrale operativa I.M.R.C.C. del Comando generale:

Attività di ricerca e soccorso in mare	2022	2023
operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate	4.100	5.459
persone soccorse/assistite (inclusi migranti)	84.288	213.556
missioni di soccorso (SAR) eseguite dai mezzi aeronavali della guardia costiera	3.503	4.054

miglia nautiche percorse per soccorso	113.377	138.389
unità navali da traffico, da pesca e da diporto cui è stato prestato soccorso	1.441	1.520
mezzi implicati nell'attività migratoria cui è stato prestato soccorso	1.228	2.307
missioni effettuate dai mezzi aeronavali della guardia costiera per trasporto di ammalati/traumatizzati (MTA)	197	222
ore di volo svolte per missioni SAR e MTA	509	639
operazioni di ricerca di dispersi in mare effettuate	897	330
persone decedute in mare recuperate	249	184

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 e 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 e 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 e i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali per garantirne la necessaria operatività. In proposito, per quel che concerne l'obiettivo inerente all'efficienza e all'operatività della componente aeronavale e terrestre della Guardia costiera, è stata garantita una media di 339 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 1287 militari, a fronte dei 1336 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 e, in particolare, con riferimento all'obiettivo prefissato, nel 100% dei casi le operazioni sono state espletate con l'intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera (*target* prefissato:  $\geq 84\%$ ).

Infine, per favorire l'adeguata **preparazione operativa del personale militare** da dedicare alle delicate attività concernenti l'obiettivo, sono state eseguite anche apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi territoriali, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa di personale e mezzi nelle situazioni di emergenza. Ciò, sia per misurare e, ove necessario, migliorare i tempi di intervento cercando di ridurli il più possibile, sia per verificare l'efficacia delle azioni congiunte svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.

Si registrano, dunque, 3.045 missioni addestrative svolte a bordo delle unità navali della Guardia costiera in favore dei rispettivi equipaggi e 6.607 missioni per esercitazioni in mare, alle quali i predetti mezzi hanno partecipato simulando operazioni di salvataggio e assistenza a navi e persone in pericolo.

Per quanto concerne il *continuo miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (FSC e PSC) e Security (Maritime Security)* si è dato seguito alle visite e alle ispezioni a bordo del naviglio nazionale ma anche a quello estero che ha attraccato nei porti nazionali, per verificare il rispetto degli standard fissati al riguardo dalla normativa nazionale, europea e internazionale. Iniziando dalla sicurezza intesa come *safety*, sono state eseguite verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale ed eseguiti

controlli in porto per assicurare il miglior espletamento del traffico mercantile. Sono stati assicurati, altresì, interventi per la vigilanza sulle attività operative delle navi passeggeri e traghetti Ro/Ro che hanno toccato i porti nazionali e 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 304 infrazioni.

Relativamente alla prima fase, l’aliquota programmata di navi nazionali da ispezionare fissava in 171 il numero di tali unità e nel 95% il target da conseguire. In pratica, sono state tutte ispezionate. Relativamente alle ispezioni al naviglio nazionale sottoposto a detenzione (seconda fase dell’obiettivo), su un totale di otto navi ne sono state ispezionate sei, ossia il 75%.

Per quel che concerne l’attività ispettiva a bordo del naviglio estero giunto nei porti nazionali (Port State Control), sono state ispezionate le 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. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi 182 provvedimenti di “fermo nave” e 4 provvedimenti di “nave bandita”, ossia di nave interdetta all’attracco nei porti dei Paesi aderenti al relativo MoU (Memorandum of Understanding). Nel dettaglio, la fase dell’obiettivo prevedeva l’esecuzione del 95% delle ispezioni programmate (1.753). L’impiego di ispettori PSC in più settori operativi, per varie cogenti motivazioni, ha consentito l’esecuzione di 1.612 ispezioni, con una percentuale leggermente inferiore a quella prevista pari al 92%.

Il riepilogo delle principali attività di controllo svolte è riportato nella sottostante tabella, confrontato con l’annualità precedente.

<b>Sicurezza della navigazione (SAFETY)</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio mercantile nazionale	67.465	67.640
controlli in porto sull’espletamento del traffico mercantile	45.010	56.361
controlli su traghetti Ro-Ro passeggeri e da carico	34.037	32.580
interventi di vigilanza sulle attività operative di navi passeggeri e traghetti Ro-Ro	11.713	8.329
interventi di verifica della galleggiabilità (bordo libero)	50.848	56.518
ispezioni PSC alle navi straniere con Priority 1	1.177	1.158
ispezioni PSC alle navi straniere con Priority 2	450	454

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 delle 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 tutte le previste 330 ispezioni occasionali e DAO per verificare la piena aderenza agli standard fissati. Dal personale a terra sono state eseguiti 29.805 controlli di security alle 388 *port facilities* esistenti sul territorio nazionale (punti di interfaccia nave-porto, particolarmente sensibili per gli aspetti di che trattasi) e 388 visite specifiche per attestarne i piani di sicurezza.

Sono stati 28.518 i controlli su passeggeri e veicoli in transito negli ambiti portuali, con 131 irregolarità riscontrate. L'attività di *security* posta in essere annota anche i seguenti dati: 730 uscite in mare per vigilanza, ai fini della prevenzione; 933 missioni eseguite dalle unità navali della Guardia costiera, per controlli antiterrorismo e 11.660 miglia percorse complessivamente per tale attività.

Al fine di *incrementare la prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima*, il Corpo ha posto in essere diverse attività finalizzate anche ad una proposta di modifica del Codice della navigazione e del relativo regolamento. Sulla base degli approfondimenti, già svolti nel corso dell'anno 2022, nel 2023 la complessa tematica è stata oggetto di ulteriori iniziative legate alla ricorrenza dell'80esimo anniversario del Codice della navigazione. A valle dei lavori e delle varie giornate di studio tenutesi sul tema, è stata redatta una relazione conclusiva dei convegni, partecipata al vertice politico quale contributo per l'attivazione del previsto iter normativo per la riforma del Codice della navigazione.

In merito alle verifiche da eseguire sulle modalità di svolgimento dei corsi di formazione del personale marittimo presso tutti i Centri autorizzati ed operativi che abbiano erogato almeno un corso tra quelli autorizzati, c'è da evidenziare che per contingenti esigenze di servizio non è stato possibile eseguire, nei tempi programmati, la verifica ispettiva presso due Centri di cui uno, peraltro, ha interrotto l'attività all'inizio dell'ultimo trimestre. Pertanto, su 46 Centri operativi le verifiche sono state 44. 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 dell'aliquota programmata. Le predette attività sono finalizzate ad assicurare un'idonea formazione dei marittimi imbarcati e la piena rispondenza, ai previsti standard di conformità, degli equipaggiamenti marittimi in uso a bordo del naviglio mercantile.

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.

A tal fine il Comando opera per ***mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione.***

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*) sistema per la ricezione delle informazioni satellitari,
- AIS – (*Automatic Identification System*) rete per la ricezione di informazioni trasmesse dalle navi,
- VTS – (*Vessel Traffic Service*) servizio volto ad incrementare la sicurezza del traffico marittimo e proteggere l'ambiente,
- NAVTEX – (*Navigational Text Warning*) servizio per l'invio di avvisi e bollettini di navigazione e meteorologici.

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.

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* ha raggiunto il 93%, superando così il target programmato;
- 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*).

Riguardo al processo evolutivo del sistema informativo PMIS (*Port management & information system*) per l'implementazione delle formalità di accesso alla NMSW (*National maritime single window*), quest'ultima è stata realizzata in tutti i 47 porti nazionali programmati.

Riguardo al processo evolutivo del **sistema informativo PMIS** (*Port management & information system*) per l'implementazione della NMSW (*National maritime single window*), la digitalizzazione delle formalità amministrative connesse all'arrivo e alla partenza delle navi nei porti nazionali e per l'evoluzione dei processi di interoperabilità con gli altri sistemi, sono stati realizzati tutti gli interventi previsti per i 47 porti nazionali programmati. Ai sensi della Legge n. 221/2012 di attuazione della Direttiva 2010/65/UE, il sistema PMIS rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle



formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani. Esso deve assicurare l'interoperabilità con il sistema *Safe Sea Net*, il sistema informativo delle Dogane e con le piattaforme realizzate dalle autorità portuali per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo.

Per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri, il Comando Generale si è attivato per ***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.

Le previste attività di ***Coast Guard Function*** inerenti alla partecipazione ad almeno una esercitazione addestrativa internazionale, all'attività amministrativa finalizzata a predisporre gli atti necessari per la stipula di un nuovo accordo di cooperazione in materia SAR ed alla partecipazione alle iniziative promosse nell'ambito delle Istituzioni comunitarie e internazionali, sono state portate a termine regolarmente. Anche i **28 consessi** organizzati in materia di sicurezza della navigazione hanno visto la partecipazione dei rappresentanti della Guardia costiera italiana.

### 1.5 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”, al programma 7.7 “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste” e attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

Il Comando Generale si prefigge di garantire tanto il corretto svolgimento della nautica da diporto e il rispetto degli standard di sicurezza previsti dalle locali ordinanze emesse a tutela dei diportisti stessi e dei bagnanti in generale, quanto gli usi comuni del litorale marittimo e la sicurezza negli ambiti portuali al fine di **migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza.**

La prima fase del programma d'azione, concentrata prevalentemente nel periodo estivo, è stata avviata dai competenti Capi di compartimento e di Circondario marittimo, con l'emanazione o l'aggiornamento delle apposite ordinanze che disciplinano l'intero settore turistico-balneare, e una successiva azione di controllo, al fine di verificarne la puntuale osservanza. L'obiettivo stabilito per la sicurezza di bagnanti e diportisti (eseguire almeno il 95% dei 150.200 controlli programmati) è stato pienamente raggiunto con 156.616 controlli eseguiti a livello nazionale che, in un contesto di grande afflusso da parte dell'utenza, rappresenta un eccellente traguardo.

L'obiettivo stabilito per il 2023 per la **sicurezza di bagnanti e diportisti** (150.200 controlli) è stato pienamente raggiunto con 156.616 controlli eseguiti a livello nazionale che, in un contesto di grande afflusso da parte dell'utenza rappresenta un eccellente traguardo. L'operazione “**Mare sicuro**” - che si è protratta da giugno a settembre - ha visto impegnati quotidianamente 3.000 donne e uomini del Corpo, oltre 400 mezzi navali e mezzi aerei dislocati lungo le coste del Paese e pure sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore, pronti a intervenire in caso di emergenze e pericoli di annegamento.



Particolarmente incisivi sono stati gli accertamenti sulla scrupolosa osservanza - da parte dei concessionari, assistenti bagnanti, sodalizi pubblici e privati - delle disposizioni inerenti alla 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.). 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:

- **45.908** controlli effettuati in mare dalle motovedette, con **1.256** infrazioni rilevate;

- **33.762** controlli a terra eseguiti dal personale militare, con **1.497** 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 – i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare, in linea con gli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni.

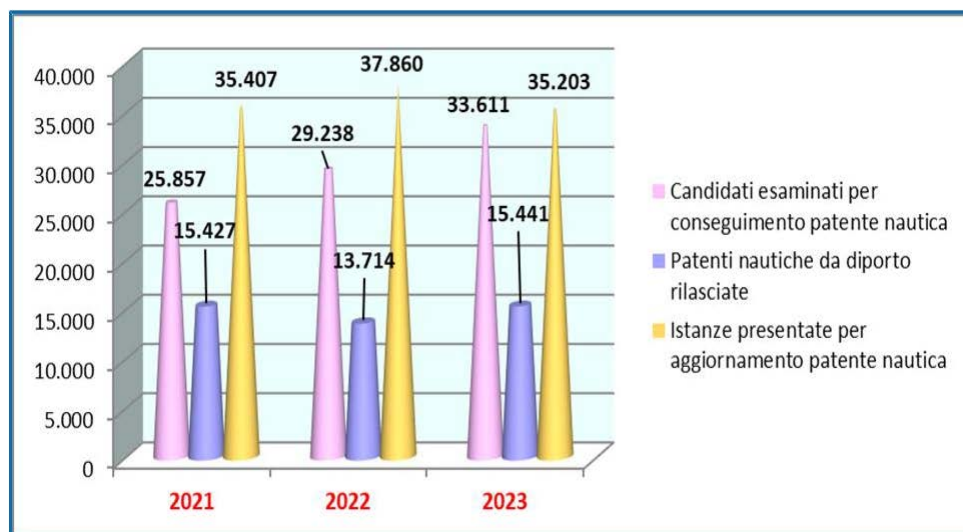
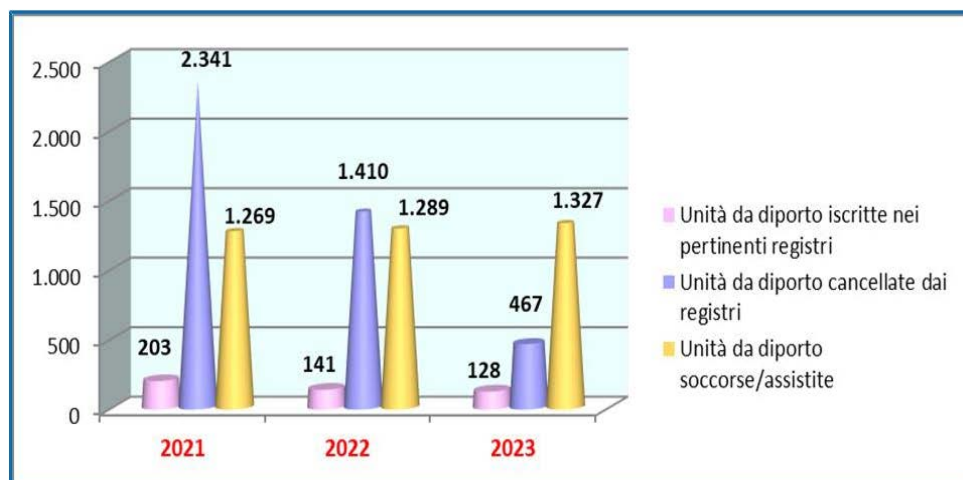
La specifica operazione a livello nazionale denominata “Mare sicuro” - che si è protratta da giugno a settembre - ha visto quotidianamente impegnati circa 3.000 donne e uomini del Corpo, più di 400 unità navali e i mezzi aerei dislocati lungo le coste del Paese – e, inoltre, sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore - pronti a intervenire in caso di emergenze e pericoli di annegamento. Particolarmente incisivi sono stati gli accertamenti sulla scrupolosa osservanza - da parte di assistenti bagnanti, concessionari, sodalizi pubblici e privati - delle disposizioni inerenti alla sicurezza della balneazione contenute nelle specifiche ordinanze che regolano il servizio di salvamento, la zona di mare riservata alla balneazione, i corridoi di lancio, la segnaletica per mancanza del servizio di salvataggio, le situazioni di pericolo per i bagnanti.

Nello specifico, le azioni di controllo sui comportamenti non conformi alle disposizioni delle menzionate ordinanze di sicurezza balneare e, quindi, di situazioni di potenziale pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- 45.908 controlli effettuati in mare dalle motovedette, con 1.256 infrazioni rilevate;
- 33.762 controlli a terra eseguiti dal personale militare, con 1.497 infrazioni rilevate.

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. Nel 2023 sono stati complessivamente rilasciati 3.442 bollini blu.

Restando in tema di **navigazione da diporto** si evidenziano, nei seguenti grafici, i dati dell'ultimo triennio sulle principali attività svolte al riguardo:



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 e alla normativa di settore. Non meno scrupolosa è stata la verifica delle strutture balneari anche al fine di restituire, in presenza di occupazioni *sine titolo*, 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 l'ottimo grado di raggiungimento dell'obiettivo prefissato (197.200 controlli) ed espongono i provvedimenti di conseguenza adottati che, rispetto allo scorso anno, fanno registrare una generalizzata diminuzione delle infrazioni:

- 192.128 controlli effettuati dal personale a terra, di cui 72.161 per la verifica del libero accesso alle spiagge;
- 798 notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- 141 sequestri penali eseguiti;
- 1.067 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 di 133.051 **interventi**. L'attività ha prodotto 6.918 **accertamenti di illecito** per accessi non autorizzati e divieti di sosta. Inoltre, guardando sempre alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano le seguenti attività:

- 79 piani di sicurezza degli impianti portuali approvati;
- 66 valutazioni di sicurezza sugli stessi concluse;
- 189 revisioni periodiche delle valutazioni effettuate;
- 161 esercitazioni di sicurezza degli impianti eseguite.

*Per 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*, il Comando Generale pone in essere diverse attività quali la lotta agli inquinamenti, la difesa delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso, la tutela delle risorse ittiche.

L'attività in riferimento richiede, anche in questo caso, una alta e peculiare **specializzazione professionale** del personale dedicato che, per il 2023, prevedeva il coinvolgimento di 313 militari. Le sopraggiunte inidoneità al servizio di taluni discenti



hanno determinato la specializzazione di 305 militari, con il parziale raggiungimento dell'obiettivo.

Rispetto alla **difesa ambientale**, l'attività si è inizialmente concretizzata, come in passato, in iniziative finalizzate alla prevenzione attraverso il canale fondamentale dell'informazione. L'opera di sensibilizzazione ha riscosso sempre notevole apprezzamento e 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) e interventi di carattere repressivo verso scariche 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 162.570 miglia nautiche ed effettuando 42.339 controlli:

- 19.725 missioni per controlli antinquinamento e vigilanza ambientale;
- 4.671 missioni per controllo sulle riserve marine;
- 2.755 missioni per il campionamento e monitoraggio delle acque.

La componente aerea, invece, ha eseguito 1.313 ore di volo per svolgere 538 missioni per antinquinamento, vigilanza ambientale e sulle riserve marine.

Le squadre di personale a terra, infine, hanno effettuato complessivamente 126.662

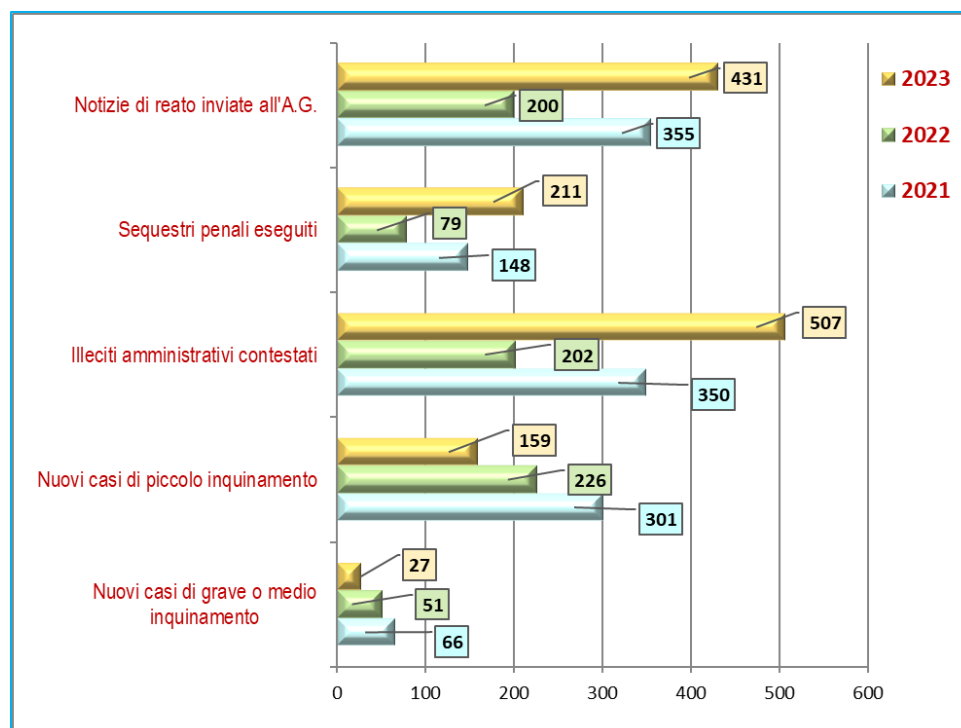


interventi per attività di prevenzione o disinquinamento e 11.336 visite a bordo del naviglio mercantile in attuazione della normativa MARPOL 73/78 (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi). I controlli eseguiti a livello nazionale per la salvaguardia ambientale (inclusa l'attività di campionamento delle acque svolta dal

personale tecnico dei LAM) sono stati, rispetto ai 144.100 programmati, 139.580, ossia il 97%. Pertanto, l'obiettivo del 95% è stato superato.

Nel successivo grafico sono riportate le informazioni inerenti agli esiti dell'attività in questione, messi a confronto con gli analoghi dati del biennio precedente. La loro comparazione pone in rilievo il costante decremento dei nuovi casi di inquinamento accertati nei confronti dell'ambiente marino e costiero, tenuto pure conto che i controlli effettuati nel 2022 sono stati di poco inferiori a quelli dell'anno 2021 (controlli a mare e a terra: nel 2021 furono 221.244, nel 2022 sono stati 215.114).





Passando alla seconda fase dell'obiettivo, l'attività programmata è riferita alle missioni di vigilanza effettuate dalla componente aeronavale della Guardia costiera per le seguenti due finalità:

- la difesa del patrimonio archeologico sommerso;
- la salvaguardia delle biodiversità nelle aree di mare tutelate.

Le prime sono state 1.947 e 4.849 le seconde; complessivamente le missioni eseguite risultano superiori al target massimo previsto (6.796 missioni effettuate su 6.750 programmate).

Ad esse si aggiungono i 1.972 interventi per controllo dei siti e rinvenimento di reperti, nel corso dei quali i militari appartenenti ai cinque Nuclei subacquei del Corpo hanno recuperato 22 reperti storici consegnati alle competenti Soprintendenze.

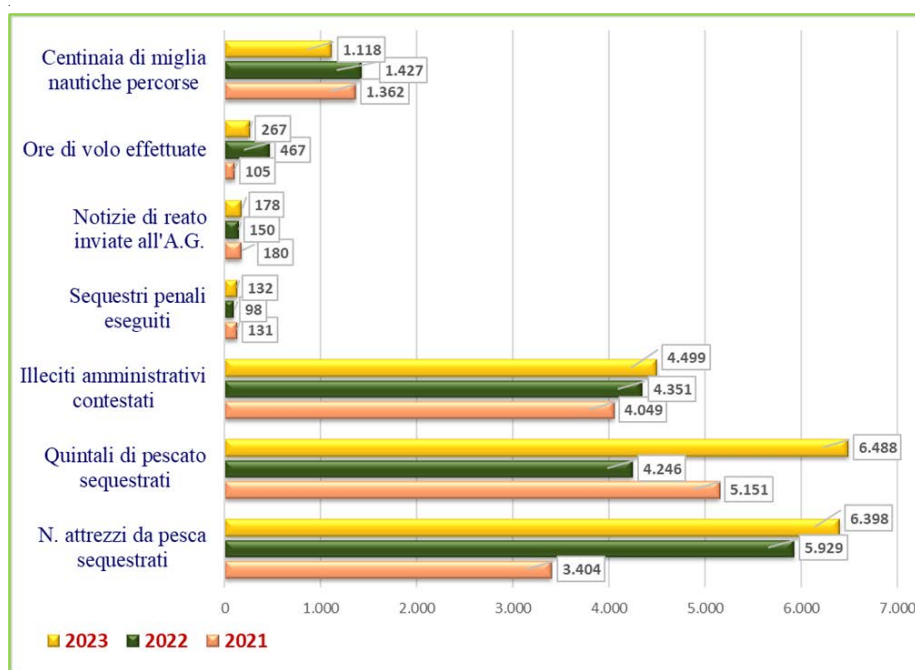
Passando alla **sorveglianza sullo sforzo di pesca** e sulle attività economiche connesse, c'è da dire che è istituito, presso la Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) che, nell'espletamento dei propri compiti, 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 2023 gli interventi di **controllo sulla filiera di pesca**, fisicamente eseguiti sia in mare che a terra, sono stati **107.656**. L'obiettivo prefissato di **100.200** controlli è stato, pertanto, raggiunto e superato.

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 e 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.

Gli output complessivi dell'attività svolta sono riportati nel seguente grafico, nel quale gli stessi sono messi a confronto con gli analoghi risultati del biennio precedente.



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

### **Obiettivi strategici correlati:**

#### **2.1 Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l’approvazione della riforma della governance del settore dell’approvvigionamento idrico**

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

Il Ministero è impegnato ad esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all’approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori. Tra gli interventi di breve termine sono da ascrivere quelli volti a ridurre le perdite. In quelli a medio termine sono stati previsti quelli volti al completamento delle opere incompiute, ovvero quelli volti al mantenimento delle condizioni di sicurezza. Gli interventi a lungo termine sono quelli volti a fronteggiare gli effetti del cambiamento climatico, ovvero quelli che perseguono l’obiettivo dell’ottimizzazione dell’uso della risorsa (ad esempio rendendo economicamente più utile i prelievi dai serbatoi anziché quelli da falda, con conseguente risparmio energetico) o la costruzione di nuovi impianti di pompaggio per migliorare l’equilibrio della rete elettrica e compensare le energie rinnovabili intermittenti (sole e vento), in un quadro di incremento sostenibile delle energie rinnovabili.

**L’adeguamento, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell’ottica dell’adattamento ai cambiamenti climatici**, sono attuati anche monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi).

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e il rispetto dell’avanzamento previsto nel programma degli interventi, per la realizzazione delle opere finanziate, anche con riferimento al Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico. Le attività sono finalizzate ad assicurare l’incremento della disponibilità di risorse idriche nelle zone interessate dai lavori.

Come già negli anni passati, il Ministero ha esercitato ogni azione utile di vigilanza e di impulso diretta ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, per quanto di competenza non svolgendo funzioni di Stazione Appaltante.

L’attività di monitoraggio “semestrale” sugli interventi, supportata anche da successivi incontri con i soggetti attuatori, ha permesso l’individuazione di situazioni di criticità nell’avanzamento dell’iter procedurale (autorizzativo – realizzativo) con la relativa formulazione di proposte o iniziative per la risoluzione dei problemi riscontrati. Nel terzo trimestre 2023 l’obiettivo prevedeva l’attività di verifica per l’aggiudicazione degli appalti per l’esecuzione degli interventi previsti dalla Componente M2C4 del PNRR, nonché l’azione proattiva di incontri ed

eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traducesse in formulazione di proposte per la soluzione delle stesse.

Il Ministero ha anche svolto l'attività di vigilanza sulla totalità degli interventi, i quali sono stati in linea con le previsioni; ha verificato l'aggiudicazione degli appalti degli interventi previsti dalla componente M2C4 del PNRR, constatando che l'aggiudicazione ha riguardato la totalità di quelli previsti.

Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori.

Con riferimento allo stato di avanzamento delle opere ivi presenti, si evidenzia che, per la maggior parte degli interventi, i lavori sono in corso di esecuzione (interventi 6,7,8,9,10); per il resto sono presenti situazioni di lavori in corso di realizzazione (intervento 1), in fase di progettazione esecutiva (intervento 3) e in fase di collaudo finale (interventi 4 e 5). Maggiori criticità hanno riguardato l'intervento numero 2, dove si è resa necessaria la ricostruzione e il riavvio dell'attività nel mese di novembre 2023.

Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell'ottica dell'adattamento ai cambiamenti climatici, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi)

Importi in milioni di Euro										
n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 31/12/22	Produzione stimata anno 2023	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/23	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/23	Importo produzione 1° semestre realizzata al 30/06/23	Importo produzione 2° semestre realizzata al 31/12/23	Scostamento % produzione realizzata 2023 rispetto ai valori di stima	
1	<b>Regione Umbria</b> (Umbra Acque). Interconnessione della diga del Chiascio ai principali sistemi idrici regionali - Loto1: collegamento della diga del Chiascio al sistema acquedottistico Perugia-Trasimeno	28,00	0,68	4,00	4,68	16,71%	0,30	2,32	65,50%	
2	<b>Regione Emilia Romagna</b> (Consorzio di Bonifica di Piacenza). Traversante Mrafori in Comune di Rivergato e Gazzola (PC) - Riorganizzazione funzionale delle derivazioni irrigue nell'aerale Val Trebbia (PC)	8,75	5,70	2,50	8,20	93,71%	0,00	0,00	0,00	
3	<b>Regione Veneto</b> (Acque Veronesi). Realizzazione dell'adduttrice per l'interconnessione idrica tra Belfiore e Verona Est	34,10	0,21	1,10	1,31	3,84%	0,44	0,29	66,36%	
4	<b>Regione Veneto</b> (Consorzio di Bonifica Lessinio Euganeo Benico). Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB	20,00	10,50	5,00	15,50	77,50%	3,00	2,28	105,60%	
5	<b>Regione Lombardia</b> (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorresi). Impermeabilizzazione del Canale principale Villorresi nei Comuni di Somma Lomabardo, Vizzola Ichno, Anconate, Busto Garolfo e Parabieglio alle progr. Km 3+494 alla progr. Km 6+086, progr.25+ 735 alla progr. 35+100	20,00	10,70	4,50	15,20	76,00%	2,00	0,02	44,89%	
6	<b>Regione Puglia</b> (Consorzio per la Bonifica della Capitanata). Ammodernamento del sistema di acquisizione elaborazione e trasmissione dati dell'impianto di monitoraggio e telecontrollo dell'adduzione primaria dei distretti 9/10/11 del comprensorio irriguo del Forte	5,00	2,38	1,40	3,78	75,60%	0,20	0,93	80,71%	
7	<b>Regione Toscana</b> (Ente Acque Umbre Toscane). Opere di adduzione primaria dal serbatoio sul fiume Chiascio 2° lotto - 2° stralcio - 3° substralcio.	20,73	0,20	4,00	4,20	20,26%	2,00	2,50	112,50%	
8	<b>Regione Emilia Romagna</b> (Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale). Realizzazione di una cassa di espansione per laminazione delle piene e accumulo idrico a scopo irriguo Cavo Bondeno in Comune di Novellara (RE).	10,00	2,10	4,00	6,10	61,00%	0,00	1,33	33,25%	
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 Cologna Veneta, Zimella, Lonigo e Alonte ricadenti in area rossa. Opere connesse al canale LEB nel bacino Ronengo Nord 09_RO_117.	5,00	0,53	1,47	2,00	40,00%	0,00	0,72	48,98%	
10	<b>Regione Lombardia</b> (Consorzio di Bonifica Chiese) Bacinizzazione e riqualificazione idraulica dei canali aduttori principali Roggia Lonata promiscua e Roggia Lonata	26,50	0,15	4,00	4,15	15,66%	0,02	1,56	39,50%	
Totale		178,08	33,15	31,97	65,12	36,57%	7,96	11,95	597,29%	

## 2.2 Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistiche”*, al programma 14.10 *“Edilizia statale ed interventi speciali e per le pubbliche calamità”*; nell'ambito della missione 19 *“Casa e assetto urbanistico”*, al programma *“Politiche abitative, urbane e territoriali”*.

L'obiettivo strategico comprende numerose e diverse attività, finalizzate al ***recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente attraverso l'utilizzo di fondi specifici, all'efficientamento degli edifici pubblici*** e al monitoraggio di progetti previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR relativi alla ***costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e per minori***.

Rispetto al recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, nel corso del 2023 è proseguita l'attività di monitoraggio e vigilanza sullo stato di attuazione del programma ***“Programma innovativo qualità dell'abitare”***, finalizzato a realizzare nuove strutture di edilizia residenziale pubblica e riqualificare le aree degradate - con particolare attenzione all'innovazione verde e alla sostenibilità - e il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale.

Il “Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare”, è stato istituito dal comma 437 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, con la creazione di un apposito fondo, ed è 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 rifunionalizzazione 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 ha previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, fossero definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte. Per la valutazione delle proposte è stata istituita, presso il Ministero, una 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, la legge n. 160/2019 ha previsto una dotazione complessiva in termini di competenza e di cassa pari a 853,81 milioni di euro, di diverso importo annuale dal 2020 al 2033.

Nella fase di elaborazione dello schema di decreto sono stati coinvolti i soggetti interessati dalla attuazione del Programma, Mibact e MEF, e regioni Associazioni di Categoria, all'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), all'Unione

delle province d'Italia (UPI), al fine di esaminarne i profili tecnici, giuridici, economici e finanziari indispensabili per la piena efficacia dello stesso. Nel corso di interlocuzioni con il MEF al fine di delineare meglio alcuni aspetti economico-finanziari del Programma, 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 e a partire dalla legge di bilancio 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 2,8 miliardi di euro, 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 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.

Nell’anno 2023, il Ministero, a seguito dell’erogazione dell’acconto a tutti gli Enti beneficiari (regioni, città metropolitane e comuni), ha proseguito la propria attività di monitoraggio e vigilanza sullo stato di attuazione del programma e, per il tramite dell’Alta Commissione, di valutazione delle proposte di rimodulazione progettuale intervenute da parte di vari Enti. L’Alta Commissione si è riunita con cadenza quindicinale per esaminare tali richieste che, ad eccezione di due, sono state tutte accolte positivamente. Sono state registrate rinunce ad interventi (16 su 970 CUP finanziati) con il conseguente risparmio complessivo di circa euro 943 mila. La Direzione competente è stata inoltre impegnata nel fornire riscontro ai quesiti di natura tecnica e amministrativa ricevuti dagli Enti beneficiari e nell’attività di collaborazione con l’Unità di missione per il PNRR in relazione al monitoraggio e alla gestione delle richieste sul Fondo Opere Indifferibili (FOI).

In particolare, a seguito di monitoraggio, al fine di permettere a tutti gli Enti Beneficiari di ottemperare a quanto previsto e scongiurare la revoca dei finanziamenti, nell’agosto 2023 è stata concessa una proroga di 60 giorni dei termini di trasmissione della documentazione relativa alla determina a contrarre (o atto equivalente) per l’avvio dei lavori.

Il Ministero, per supportare gli Enti nell’attività, ha messo a punto un *Vademecum* con indicazioni operative circa le modalità e la documentazione giustificativa minima delle spese ammissibili. Il documento è corredato da un video tutorial per agevolare anche l’inserimento dati sulla piattaforma ReGiS del Ministero dell’economia e delle finanze.

Sempre nell’ambito del recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, al fine di dare attuazione alle politiche di contrasto al disagio abitativo, il Ministero ha proseguito le attività di monitoraggio degli interventi previsti dal

**“Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica”**, di proprietà dei comuni e degli ex Istituti autonomi per le case popolari, già avviato da diversi anni.

Il Programma, introdotto dall’articolo 4 del decreto-legge 28 marzo 2014, n. 47 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80, è stato avviato a partire dal 2015, quando con decreto interministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-MEF-Affari regionali) sono stati definiti i criteri per la formulazione degli interventi.

Il programma è stato 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 “risulta” (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.

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.

L’obiettivo per l’anno 2023 ha previsto il raggiungimento di un significativo avanzamento degli interventi con il completamento di circa 6.397 alloggi e di realizzare il completamento di circa 3.500 alloggi per gli anni successivi fino al 2029. I motivi che, nel 2023, hanno condotto al completamento di soli 1.774 alloggi rispetto ai 6.397 previsti sono da ascrivere, essenzialmente, alla complessità del sotteso procedimento amministrativo e alla numerosità dei soggetti coinvolti. Il programma coinvolge il Ministero in qualità di ente finanziatore alle regioni, le quali a loro volta trasferiscono le risorse, sulla base dell’avanzamento dei lavori, ai soggetti attuatori (comuni e ex IACP). La prima difficoltà da risolvere attiene



proprio alla complessità della fase di previsione del target, che obbliga a definire gli obiettivi per l'anno successivo quando ancora non sono disponibili i dati di rendiconto dell'anno precedente. La seconda difficoltà da affrontare riguarda il trasferimento delle risorse alle regioni, che non avviene con la fluidità attesa per i ritardi registrati nell'avanzamento fisico degli interventi. Inoltre, assumono notevole importanza, che incidono sul target raggiunto, le eventuali rimodulazioni del programma degli interventi formulate dalle regioni, conseguenti a rinunce, revoche di finanziamento e necessità di intervenire con proprie risorse per far fronte ad urgenze abitative. Le rimodulazioni, come è evidente, si ripercuotono sulla riduzione complessiva della portata e dell'efficacia degli interventi programmati e sull'appesantimento della gestione amministrativa sia a livello centrale che territoriale.

Per quanto riguarda l'efficientamento degli edifici pubblici, il Ministero gestisce diversi fondi da mettere a disposizione a disposizione degli enti locali per favorire la progettazione, la realizzazione e il completamento delle opere pubbliche. I fondi per la progettazione si dividono in ***“progettazione degli enti locali”*** e ***“progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese”***, ai quali si aggiunge il cosiddetto fondo ***“salva opere”***.

Nello specifico, il Fondo per la ***“progettazione degli enti locali”*** ha lo scopo di consentire agli enti locali di provvedere alla redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi per opere destinate alla messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche.

Il Ministero ha il compito di pubblicare il bando di accesso al Fondo e deve inoltre approvare l'elenco dei progetti presentati dagli Enti locali ritenuti ammissibili al cofinanziamento.

Gli Enti locali devono bandire la gara per l'affidamento del servizio di progettazione; affidare il servizio; approvare il progetto e ricevere le previste quote di cofinanziamento. Il procedimento prevede che gli enti locali ammessi al finanziamento rispettino determinate tempistiche: a partire dalla data di pubblicazione del decreto di ammissione, devono pubblicare il bando di gara entro 3 mesi e devono aggiudicare il servizio di progettazione entro 270 giorni.

Il Fondo ha una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2030, da ripartire tra 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 attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo, fornite da Cassa depositi e prestiti S.p.A..

Per quanto riguarda la programmazione 2021-2023 per il finanziamento dei comuni, conclusa l'istruttoria svolta sugli interventi oggetto di finanziamento statale, è stata approvata la graduatoria delle progettazioni, in base alle risorse disponibili per gli anni 2021, 2022 e 2023. Sono stati ammessi a finanziamento interventi per un importo pari a circa 37 milioni di euro per progetti di adeguamento/miglioramento sismico di strutture scolastiche con interventi di messa in sicurezza.

Nell'ultima parte dell'anno, sono stati emessi i decreti direttoriali di impegno per un totale di circa 19 milioni di euro a favore dei comuni ammessi a finanziamento delle regioni Piemonte, Veneto, Puglia, Abruzzo, Friuli-Venezia Giulia, Molise, Marche, Lombardia, Toscana, Sardegna, Liguria, Basilicata, Umbria, Emilia-Romagna, Lazio e della P.A. di Trento,

**Il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese** è destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali, nonché per la project review delle infrastrutture. Il Ministero, con i decreti n. **171/2019** e **594/2019**, ha stabilito i criteri di ripartizione delle risorse stanziare per gli anni dal 2018 al 2020 (per un importo complessivo pari a 80 milioni di euro, e precisamente 25 milioni di euro per l'anno 2018, 5 milioni di euro per l'anno 2019 e 50 milioni di euro per l'anno 2020), al netto di una quota pari allo 0,4 per cento accantonata per le attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del fondo. Successivamente, con decreto n. **215/2021**, il Ministero ha stabilito i criteri di ripartizione delle risorse stanziare per il triennio 2021-2023 e dei residui non impegnati nel biennio 2019-2020 presenti nel bilancio del Ministero.

I beneficiari del fondo sono:

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

Nelle tabelle seguenti la sintesi dello stato di attuazione dell'attività:

DM171	Totale finanziario ex D.M. 171/2019		€ 81.528.000,00
	Enti previsti in decreto / enti richiedenti (numero)	79	70
	Interventi impegnati (numero e importo)	418	€ 71.010.129,00
	Importi erogati al 31/12/2023		€ 49.162.177,54

DM594	Totale finanziato ex D.M. 594/2019		€ 29.880.000,00
	Enti previsti in decreto / enti richiedenti (numero)	81	67
	Interventi impegnati (numero e importo)	258	€ 26.195.520,49
	Importo erogati al 31/12/2023		€ 17.888.057,91

DM594 Residui DM171/2019	Totale Residui DM 171/2019		€ 8.977.871,00
	Interventi impegnati numero	64	€ 4.640.742,00
	Importi erogati al 31/12/2023		€ 2.600.798,20

DM 215	Interventi finanziati DM 215/21		€ 60.683.192,75
	Enti previsti in decreto / enti richiedenti (numero)	65	49
	Interventi impegnati (numero e importo)	244	€ 58.263.072,31
	Importi erogati al 31/12/2023		€ 21.798.885,51

**Monitoraggio dell'attuazione della clausola del 34% per le regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna)**

DM171	Totale finanziato	€ 81.528.000,00	
	Totale impegnato D.M 171/19	€ 71.010.129,00	
	Totale erogato D.M. 171/19 fino al 2023	€ 49.162.177,54	
	Totale impegnato regioni del Sud-Italia	€ 23.641.715,00	33%
	Totale erogato regioni del Sud-Italia fino al 2023	€ 14.266.062,87	29%

DM594	Totale finanziato	€ 38.549.871,00	
	Totale impegnato D.M. 594 /19 e Residui DM. 171/19	€30.836.262,49	
	Totale erogato fino al 2023	€ 17.888.057,91	
	Totale impegnato regioni del Sud-Italia	€ 11.837.146,06	37%
	Totale erogato regioni del Sud-Italia fino al 2023	€ 6.006.224,36	36%

DM 215	Totale finanziato	€ 60.683.192,75	
	Totale impegnato D.M.215/21	€ 58.263.072,31	
	Totale erogato D.M. 215/21 fino al 2023	€ 21.798.885,51	
	Totale impegnato regioni del Sud-Italia	€ 16.937.298,68	29%
	Totale erogato regioni del Sud-Italia fino al 2023	€ 5.929.983,68	29%

Con d.m. 215/2021 sono state assegnate le risorse residuali non impegnate () alle 7 Autorità di bacino distrettuale (Alpi Orientali, Padano, Appennino Settentrionale, Appennino Centrale, Appennino Meridionale, Sardegna e Sicilia) e alle 8 Zone Economiche Speciali-ZES (ZES Abruzzo; ZES Calabria; ZES Campania; ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata; ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise; ZES Sicilia Orientale; ZES Sicilia Occidentale; ZES Sardegna) per finanziamento di attività di progettazione ad ulteriore supporto delle politiche già intraprese per lo sviluppo del settore idrico e per la progettazione di interventi ed opere infrastrutturali connessi alle Zone Economiche Speciali-ZES. Successivamente con provvedimento direttoriale sono state disciplinate le modalità e i termini di presentazione delle proposte, le modalità di monitoraggio e le modalità di erogazione e di revoca delle risorse.

Conclusa la fase istruttoria relativa alle proposte presentate dalle sette Autorità di bacino distrettuale (Alpi Orientali, Padano, Appennino Settentrionale, Appennino Centrale, Appennino Meridionale, Sardegna e Sicilia) per l'assegnazione le risorse residuali non impegnate con il D.M. 215/2021 nel maggio del 2023, sono stati emessi a favore delle stesse, i decreti di ammissione ed impegno, per un importo complessivo di circa 18 milioni di euro e pertanto sono stati emanati i relativi decreti di erogazione dell'anticipo pari al 50% delle risorse impegnate.

Il Ministero ha poi esaminato le proposte di rimodulazione delle risorse pervenute da alcune delle Autorità di bacino distrettuale e derivanti da criticità emerse con l'emanazione del Nuovo Codice dei Contratti, e relative alla preventivazione dei progetti. Per quanto riguarda le Zone Economiche Speciali (ZES), nel mese di giugno 2023 sono stati emanati i decreti di approvazione delle proposte ed impegno delle relative risorse a favore delle Autorità di Sistema Portuale beneficiarie dei

finanziamenti per un totale di circa 29 milioni di euro, mentre a luglio 2023 è stata decretata l'erogazione dell'anticipo pari al 50% delle risorse impegnate.

Il Fondo “**Salva Opere**” è destinato 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 mila euro e di servizi e forniture superiore a 100 mila euro. 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.

Nel corso dell'anno 2023, il Ministero si è impegnato effettuare le istruttorie previste per:

1. i piani di riparto
2. il recupero delle somme indebitamente percepite
3. il versamento del contributo da parte delle stazioni appaltanti
4. surroghe attivate in relazione ai piani di riparto

Il fabbisogno è risultato esorbitante rispetto allo stanziamento, pertanto è stata calcolata l'aliquota erogabile in base alle risorse disponibili, nella misura del 56,34% e sono stati erogati circa 5,5 milioni di euro ammessi al riparto corrispondenti a 76 beneficiari.

È continuata l'attività di produzione di circostanziati rapporti informativi all'organo di difesa erariale su richiesta di quest'ultimo (55 protocolli), in relazione a ricorsi nuovi o per motivi aggiunti proposti in sede amministrativa e/o ordinaria, e ogni qualvolta si è ritenuto fornire utili aggiornamenti sulle procedure in corso.

Il Ministero, nelle more degli esiti giudiziari, nell'ottobre 2023 ha rivolto a tutti i beneficiari ancora totalmente inadempienti o, anche solo parzialmente in virtù delle compensazioni attuate, un invito ad adempiere alla richiesta di restituzione, rappresentando che la mancata restituzione delle somme costituisce un danno all'interesse pubblico, in quanto sulle medesime maturano interessi legali nella disponibilità del soggetto detentore, nonché sono sottratte alla disponibilità di altri beneficiari del fondo.

Il Ministero si è impegnato inoltre nell'attività di sollecito verso le stazioni appaltanti, che ha consentito di avviare la fase ordinaria del meccanismo di funzionamento del fondo salva opere, non più alimentato da stanziamenti una tantum, bensì autoalimentato, così come previsto dalla norma istitutiva e dal decreto attuativo. Gli esiti sono stati positivi, considerato il notevole aumento di entrate registrato per l'annualità corrente nel pertinente capitolo di bilancio rispetto alle precedenti annualità.

La criticità evidenziata dalla competente Direzione del dicastero riguarda la necessità di aumentare l'organico da dedicare alle attività relative al fondo salva opere, costituita dall'istruttoria di istanze/certificazioni, nonché dal riscontro a richieste formulate a vario titolo; chiarimenti avanzati da soggetti certificatori/affidatari o da operatori economici; accessi agli atti; rapporti di aggiornamento agli organi sovraordinati e alla Corte dei conti; rapporti informativi all'Avvocatura generale dello Stato su procedimenti giudiziari in corso o di nuova instaurazione presso Tar/Consiglio di Stato/Tribunale.

Sul tema della efficienza energetica e riqualificazione degli edifici nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, il Ministero è impegnato nell'attuazione e nel **monitoraggio del Programma Safe green e social** previsto dal fondo complementare. Il programma, con uno stanziamento di due miliardi di euro in totale, è finalizzato ad intervenire sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica con l'obiettivo di migliorare l'efficienza energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, la resilienza e la sicurezza sismica, nonché la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici grazie a diverse azioni.

Si prevede così di perseguire:

- l'efficientamento energetico pari a 4,5 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- il miglioramento o adeguamento sismico pari a 1,4 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/30 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico;
- l'incremento di superficie ottenuto mediante acquisti di immobili ERP pari a 450.000 mq, circa 1/100 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia;
- la riduzione del consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep;
- la riduzione di emissioni di CO2 in atmosfera di circa 80.000 (tonn/anno).

La governance del progetto vede l'attivazione di un coordinamento strategico (PCM - Dipartimento Casa Italia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - regioni - Anci - Agenzie) e di agenzie/enti di gestione a livello territoriale per la pianificazione degli interventi di dettaglio e il monitoraggio in corso d'opera. Sono previsti, inoltre, interventi, ritenuti indispensabili, di natura trasversale volti al consolidamento delle competenze tecniche degli enti gestori (mediante la formazione e la diffusione dell'utilizzo dei BIM, anche con il coinvolgimento di strutture tecnico-scientifiche qualificate) e all'integrazione in ogni fase di attività di strumenti e procedure di controllo dinamiche e orientate alla rimodulazione e al tempestivo riorientamento dei processi, anche mediante il coinvolgimento dei principali organismi di controllo.

Con dPCm 15 settembre 2021 sono stati individuati gli indicatori di riparto, su base regionale, delle risorse assegnate pari a 2 miliardi di euro per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica, stabiliti le modalità e i termini di ammissione a finanziamento degli interventi, disciplinate le modalità di erogazione dei finanziamenti nonché effettuato il riparto tra le regioni e le province autonome delle risorse disponibili dal 2021 al 2026.

Nel corso dell'anno 2023, a seguito delle richieste di rimodulazione dei Piani degli interventi formulate dalle regioni e dalle province autonome il Ministero ha emanato, previa intesa con il Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei ministri, i decreti approvativi riguardanti le regioni Abruzzo, Calabria, Sardegna, Umbria, Emilia Romagna, Molise, Toscana, Lazio, Marche, Valle d'Aosta e le Province autonome di Trento e Bolzano.

La Direzione competente del Ministero ha effettuato l'analisi delle informazioni relative all'avanzamento dei programmi mediante l'acquisizione di files dedicati nella piattaforma BDAP- Banca dati amministrazioni pubbliche. L'articolo 4, comma 2, lett.b) del dPCm 15 settembre 2021 ha stabilito che il Ministero proceda all'erogazione alle regioni e alle Province autonome dell'ulteriore 30% del

finanziamento assegnato ad avvenuto raggiungimento del 20% di tutti gli interventi ammessi a finanziamento. Come risulta dalla tabella sottostante, le regioni che hanno raggiunto tale percentuale sono Abruzzo, Basilicata, Lombardia, Molise, Umbria e Veneto, nonché la Provincia autonoma di Bolzano; la sola Regione Abruzzo ha formulato la richiesta e dichiarato l'avvenuto raggiungimento della percentuale prevista e pertanto il Ministero ha attivato la procedura per il trasferimento delle risorse.

*Programma Safe green e social*

Regione	CUP	Media avanzamento lavori
Abruzzo	50	25,00%
Basilicata	23	25,00%
Calabria	49	8,00%
Campania	54	7,00%
Emilia-Romagna	56	15,00%
Friuli-Venezia Giulia	27	12,5%
Lazio	55	14,00%
Liguria	15	18,73%
Lombardia	100	20,00%
Marche	46	14,00%
Molise	21	26,6%
Provincia autonoma di Bolzano	10	55,00%
Provincia autonoma di Trento	8	12,00%
Piemonte	61	17,25%
Puglia	54	9,00%
Sardegna	46	18,50%
Sicilia	150	19,00%
Toscana	48	14,00%
Umbria	52	75,00%
Valle d'Aosta	1	14,00%
Veneto	63	40,00%

Fonte: Mit – Direzione Generale per l'Edilizia Statale, le Politiche Abitative, la Riquilificazione Urbana e gli Interventi Speciali

Le criticità maggiormente rilevate sono da attribuire al rincaro dei prezzi che, in alcuni casi, ha comportato, in assenza di immediata copertura finanziaria, rimodulazioni degli interventi da parte dei soggetti attuatori con conseguenti ritardi nella approvazione della progettazione finale e successiva pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento dei lavori.

In relazione al tema di efficientamento degli edifici pubblici, il Ministero ha svolto il monitoraggio degli interventi per la costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'Amministrazione della Giustizia, ***Efficientamento delle cittadelle giudiziarie*** nell'ambito della componente M2C3 del PNRR. Questa misura mira a ristrutturare e riqualificare strutture inadeguate dell'Amministrazione della Giustizia e si focalizza sulla manutenzione di beni esistenti, consentendo la tutela, la valorizzazione e il restauro del patrimonio storico che spesso caratterizza gli uffici dell'Amministrazione della Giustizia sull'intero territorio nazionale. Oltre all'efficientamento dei consumi energetici, il programma mira inoltre a garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi attraverso l'uso di materiali sostenibili e l'utilizzo di energia elettrica



autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli interventi devono inoltre adattare le strutture per ridurre la vulnerabilità sismica degli edifici.

Gli interventi denominati “grandi manutenzioni” sono attuati dai Provveditorati Interregionali per le opere pubbliche competenti territorialmente e sono trentanove sull’intero territorio nazionale, le cui risorse finanziarie sono a valere sui fondi PNRR per circa 380 milioni di euro. L’elenco dei comuni in cui si devono attuare gli interventi è il seguente: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Latina, Messina, Milano, Monza, Napoli, Palermo, Perugia, Reggio Calabria, Roma, Trani, Torino, Velletri e Venezia. Il Ministero ha elaborato i bandi di gara per l’affidamento del servizio di ingegneria/architettura, esaminando la relativa documentazione ai fini dell’aggiudicazione dei servizi.

Tali servizi sono stati aggiudicati al fine di consentire l’approvazione del livello di progettazione da porre a base di gara per il totale degli interventi.

Nel corso dell’anno 2023, i Provveditorati Interregionali per le opere pubbliche, quali soggetti attuatori, hanno provveduto alle attività relative sia alla pubblicazione dei bandi di gara necessari sia all’affidamento dei lavori e alla stipula dei contratti per tutti i progetti previsti.

Il progetto *Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e per minori* è stato finanziato con le risorse del fondo complementare al PNRR nell’ambito della componente M5C2 (Missione 5 - Inclusione e coesione, Componente 2 - Infrastrutture sociali, famiglie, comunità). Il Ministero della Giustizia, competente per gli interventi, si avvale delle attività dei Provveditorati Interregionali per le opere pubbliche competenti territorialmente.

L’investimento si propone i seguenti obiettivi:

- miglioramento degli spazi e della qualità della vita carceraria negli istituti penitenziari attraverso la costruzione di 8 nuovi padiglioni “modello” per **detenuti adulti** (in aree statali già a disposizione dell’Amministrazione Penitenziaria). La finalità è quella di ampliare il patrimonio immobiliare penitenziario allo scopo di migliorare la qualità dell’esecuzione della pena, favorendo le attività lavorative, contrastando sovraffollamento e recidiva, garantendo una ricettività che garantisca le condizioni di sicurezza e salute di tutti i settori della vita di detenzione all’interno di strutture a vocazione riabilitativa e a costo energetico quasi zero;
- adeguamento strutturale, aumento dell’efficienza energetica ed interventi antisismici di 4 complessi demaniali sede di **Istituti penali per i minorenni**.

Gli interventi relativi ai padiglioni modello da realizzare sono localizzati nelle città di Rovigo, Vigevano, Viterbo, Civitavecchia, Perugia, S. Maria Capua Vetere (CE), Ferrara, Reggio Calabria (Arghillà), le cui risorse finanziarie sono a valere sui fondi del piano complementare per circa 130 milioni di euro. Nel 2022, sono stati elaborati e pubblicati i bandi di gara per l’affidamento del servizio di ingegneria/architettura, con l’aggiudicazione definitiva degli stessi e l’approvazione del livello di progettazione da porre in base di gara per il totale degli interventi.

Nel corso del 2023, l’Amministrazione ha proseguito il monitoraggio degli interventi nelle varie fasi previste (dai bandi di gara alla stipula dei contratti); i contratti stipulati sono stati otto, ottenendo il raggiungimento dei target prefissati.

Relativamente alla costruzione e al miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per minori, gli interventi sono localizzati nelle città di Roma, Torino, Airola (Benevento), Bologna.

Nel corso del 2023, l'Amministrazione ha proseguito il monitoraggio degli interventi nelle varie fasi previste (dai bandi di gara alla stipula dei contratti); i contratti stipulati sono stati quattro, ottenendo il raggiungimento dei target prefissati.

Per entrambi i progetti sono stati rispettati gli step previsti nel cronoprogramma procedurale dell'allegato al decreto del MEF del 15 luglio 2021.

### 2.3 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”*, ai programmi 13.9 *“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”* e 13.2. *“Autotrasporto ed intermodalità”*.

L'obiettivo **attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle “infrastrutture per le ZES”, previsti dalla Strategia nazionale per le aree interne, nell'ambito della componente M5C3 del PNRR**, è finalizzato a garantire l'efficacia della riforma che introduce le ZES, evitando ulteriori ritardi nello sviluppo economico nelle zone del Mezzogiorno che dispongono già di una base produttiva.

Il decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021 del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale ha ripartito le risorse destinate alla misura M5C3 – Investimento 4 *“Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali”* del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per un importo complessivo pari a 630 milioni di euro.

I soggetti attuatori degli interventi sono RFI, Anas e alcune Autorità di sistema Portuale, le Autorità di governo delle ZES della Campania, della Sicilia occidentale, della Sicilia orientale, dell'Abruzzo, Ionica e Adriatica.

Con la Decisione di esecuzione del Consiglio dell'8 luglio 2021 relativa all'approvazione della valutazione del Piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, l'investimento M5C3-1.4 è stato modulato con una milestone e due target di rilevanza UE, come di seguito riportati per una dotazione finanziaria complessiva pari a 630 milioni di euro.

MILESTONES E TARGET	DENOMINAZIONE	TIMELINE	DOTAZIONE FINANZIARIA (milioni di euro)
Milestones (M5C3 - 11)	Entrata in vigore dei decreti ministeriali di approvazione del piano operativo per le 8 Zone Economiche Speciali	T4-2021	630
Target intermedio (M5C3-12)	Inizio degli interventi infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali	T4-2023	
Target finale (M5C3-13)	Completamento degli interventi infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali	T4-2026	



Nel corso del 2023, sono state effettuate le valutazioni dell'analisi preliminare del DNSH (*Do No Significant Harm*) degli interventi finanziati, così come previsto dal decreto interministeriale n. 492/2021, nonché sono stati sottoscritti da parte dei Soggetti attuatori i rimanenti atti d'obbligo di accettazione delle condizionalità del PNRR.

Ad esito del processo di rimodulazione del PNRR sono state apportate le seguenti modifiche:

- differimento del target intermedio M5C3-12 dal T4-2023 (31 dicembre 2023) al T2-2024 (30 giugno 2024);
- riduzione delle risorse finanziarie dell'investimento M5C3 I.1.4 da 630,0 milioni di euro a 563,5 milioni di euro.

In fase di monitoraggio degli interventi sono state evidenziate, per alcuni soggetti attuatori, criticità per la realizzazione di taluni interventi, secondo le tempistiche e le condizionalità del PNRR. Si tratta, in particolare, degli interventi relativi alle seguenti aree:

**Accessibilità al Porto di Gioia Tauro**, ove le criticità verificatesi hanno riguardato il prolungarsi delle tempistiche dell'iter autorizzativo ambientale e della conferenza di servizi (potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T); la rinuncia al finanziamento dell'intervento denominato, a causa di sopravvenute problematiche sulla proprietà delle aree interessate (Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete) e, inoltre, la circostanza che l'intervento fosse già finanziato con fondi FSC e i relativi lavori fossero in corso di esecuzione (Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord).

**Area Industriale di Valle Ufita** con criticità evidenziate da RFI S.p.A. derivanti dalla complessità dell'intervento (Terminal scalo merci con annessa area di smistamento - Adeguamento agli standard di sicurezza) che risulta non più realizzabile entro le scadenze del PNRR;

**Area Termini Imerese**, con criticità causate dalle richieste avanzate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale di modifica dell'articolazione dell'intervento e di sostituzione dell'intervento (cambio denominazione).

A seguito di questa attività di monitoraggio, le competenti strutture del Ministero e della Presidenza del Consiglio dei ministri hanno iniziato le attività connesse alla revisione del D.I. n. 492/2021, al fine di recepire le modifiche apportate in sede UE, in particolare con riferimento alla lista degli interventi finanziati con l'esclusione di quelli non più perseguibili nelle tempistiche del Piano. Inoltre, al fine di garantire una maggiore chiarezza e coerenza con il *target* finale previsto per il 2026 (M5C3-13), si procederà al riallineamento degli interventi ammessi rispetto alle tre tipologie di interventi (ultimo miglio, logistica/urbanizzazione e resilienza porti).

## 2.4 Efficientamento dell'involucro edilizio

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”*.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici agisce nel contesto di un'azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale, nonché l'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi e in coerenza con l'obiettivo di un complessivo miglioramento

della sicurezza nelle costruzioni e nei cantieri, perseguito nell'ottica di una attività svolta nel superiore interesse della salvaguardia della pubblica incolumità.

In particolare, per l'anno 2023, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha provveduto alla ***redazione di linee di indirizzo per la progettazione di una componente dell'involucro edilizio, la facciata, che tenga conto anche dello sviluppo di sistemi costruttivi e materiali aventi caratteristiche tecniche e tecnologiche innovative.***

Scopo del documento è fornire indicazioni, di carattere generale, al fine di orientare la platea dei soggetti interessati (progettisti, imprese di costruzioni e proprietari) verso una realizzazione di nuovi edifici o una trasformazione del patrimonio edilizio esistente, coerenti con prefissati obiettivi ambientali. I fattori unificanti tra le due tipologie di intervento si rinvencono in un rinnovato approccio progettuale e nell'utilizzo di materiali ecocompatibili. 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 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 ad interventi su singoli edifici ma anche ad operazioni più estese e complesse di recupero, riqualificazione e rigenerazione urbana.

Nel documento sono trattate le seguenti tematiche: la cornice normativa in materia di sviluppo sostenibile, l'edilizia e la qualità ecosistemica, la trasformazione armonizzata del patrimonio edilizio esistente e la sostenibilità e i principi di progettazione bioclimatica.

È affrontata la classificazione delle facciate, con le varie tipologie di chiusure ed inoltre i principi generali di progettazione delle facciate, con riferimenti agli aspetti della sicurezza e del comfort, dell'impiantistica e dell'antincendio.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, uno dei numerosi casi oggetto di trattazione, è quello della facciata ventilata. La varietà delle tipologie di facciata esistenti e l'ampio ventaglio degli aspetti afferenti alla progettazione di ciascuna tipologia di facciata, unitamente ai molteplici requisiti che le facciate sono chiamate a soddisfare e alle ulteriori tematiche che ne diramano, richiamano la necessità di un approfondimento da destinare a successive linee guida.

## **2.5 Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**

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*”.

Il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, previsto nel decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021 sulla governance del PNRR, ha il compito di accelerare l'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) di particolare complessità e considerate prioritarie. L'iter di rilascio del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul Progetto di Fattibilità tecnica ed economica delle opere prevede la verifica entro 15 giorni dalla ricezione del progetto, di eventuali carenze, comprese quelle relative ad aspetti ambientali, paesaggistici e culturali. In caso di rilievi, il progetto deve essere

subito restituito alla stazione appaltante che deve provvedere alle necessarie modifiche o integrazioni entro i successivi 15 giorni. Il Comitato speciale esprime il parere sul progetto entro 45 giorni dalla sua ricezione oppure entro 20 giorni dall'invio del progetto modificato. L'obiettivo si propone di monitorare l'attività di esame dei progetti e di redazione dei pareri necessari, nei termini previsti.

Nel corso dell'anno 2023, il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emanato, nei tempi previsti, tutti i pareri relativi ai progetti di fattibilità tecnico economica delle opere.

## **2.6 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza**

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 e il monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali e delle strade di interesse nazionale, gestite da Anas S.p.A., il finanziamento dei percorsi di ciclovie, attraverso l'attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, l'attuazione della Strategia Nazionale Aree interne – per il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della Componente M5C3 del PNRR, declinando le attività in quattro obiettivi.

Con riferimento alle infrastrutture delle **concessionarie autostradali**, le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e 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 e incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

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 e 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 tre casi su dieci (interventi 2,3 e 5) gli avanzamenti conseguiti sono stati superiori a quelli previsti (complessivamente è stata conseguita una produzione superiore a quella prevista del 34,15%), per un solo intervento (intervento 10) l'avanzamento è stato uguale a quello programmato, mentre per sei interventi (interventi 1, 4, 6, 7, 8 e 9) gli avanzamenti conseguiti sono stati inferiori a quelli previsti (complessivamente è stata conseguita una produzione inferiore a quella prevista del 22,58%). I risultati del monitoraggio hanno infatti evidenziato che la produzione realizzata nel corso del 2023 è risultata inferiore a quella prevista ad inizio anno dello 0,95%.

In sintesi, le criticità riscontrate sono imputabili a molteplici e complesse cause, tra le quali: le avverse condizioni climatiche; la crisi del settore delle costruzioni; i ritardi dei gestori delle opere a rete interferite; i vincoli imposti da Autostrade per l'Italia su specifiche aree di intervento; l'emergenza sanitaria per Covid-19 (con conseguente sospensione totale e poi parziale dei lavori); i ritardi nella consegna al concessionario delle aree libere da interferenze; le attività di bonifica da ordigni bellici; i ritardi nel rilascio delle ordinanze di cantierizzazione; le ridotte risorse di cantiere e il difficoltoso approvvigionamento dei materiali, anche dovuto al conflitto in corso; i contenziosi con l'appaltatore; le difficoltà nel trovare accordi con le amministrazioni locali.

Si riporta di seguito la tabella, compilata con gli avanzamenti conseguiti al 30 novembre 2023 e una previsione relativa al mese di dicembre 2023.

*Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone*

Importi in milioni di Euro

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/22	Produzione stimata anno 2023	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/23	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/23	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/23	Consuntivo al 30/06/2023	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/23	Consuntivo al 31/12/2023	Produzione totale al 31/12/2023
1	Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarele Rocca. Tibre. 1° lotto: Fontevivo - Treccasili - Terre Verdiane	272,20	264,40	4,70	269,10	98,86%	3,20	1,80	1,50	1,30	267,80
2	Autostrada A8 Milano - Varese. Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 2	70,50	42,30	22,50	64,80	91,91%	11,70	9,30	10,80	14,20	65,80
3	Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1	184,80	184,20	0,60	184,80	100,00%	0,60	1,80	0,00	0,10	188,10
4	Autostrada A4 Milano - Brescia. Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1	156,70	145,50	11,20	156,70	100,00%	6,50	4,20	4,70	6,00	155,60
5	Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2	398,90	397,40	1,50	398,90	100,00%	1,50	1,70	0,00	5,90	406,10
6	Autostrada A4 Torino - Milano. Interventi di ammodernamento ed adeguamento dal km 121+000 al km 124+975. Lotto 2.3	28,10	27,80	0,30	28,10	100,00%	0,30	0,10	0,00	0,00	27,90
7	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate)	83,20	77,80	5,40	83,20	100,00%	0,60	3,10	4,80	0,00	80,90
8	Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2	172,90	162,10	10,80	172,90	100,00%	10,80	7,40	0,00	3,30	173,90
9	Autostrada A7 Serravalle - Genova. Adeguamento del Nodo di San Benigno lotto 2	30,60	12,90	7,90	20,80	67,97%	3,30	1,50	4,60	2,70	17,10
10	Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Inisa. Lotto 1 nord	143,90	135,00	8,90	143,90	100,00%	4,80	2,50	4,10	6,40	143,90
	Totale	1.541,80	1.449,40	73,80	1.523,20	98,78%	43,30	33,20	30,50	39,90	1.524,20

Con riferimento alla **vigilanza e il monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da Anas S.p.A.**, l'obiettivo del Ministero, per l'anno 2023, 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 (articolo 15-ter del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito con modificazioni dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229; O.C.D.P.C. n. 408/2016).

Il soggetto attuatore è l'apposita struttura di Anas S.p.A., che sviluppa 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 dell'ordinanza n. 444/2017. Il Ministero, pertanto, 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 un report sintetico che viene commentato con la predisposizione di una apposita Relazione.

Il Programma, organizzato per classi di intervento e ordine di priorità, è focalizzato sugli interventi minimi da attuare per il pronto ripristino e messa in sicurezza della viabilità direttamente danneggiata dagli eventi sismici e non attua dunque interventi urgenti per la tutela e l'incolumità di beni e persone, né quelli di completamento della ricostruzione delle infrastrutture o di loro miglioramento. Gli interventi previsti nel Programma risultano ripartiti tra le regioni in proporzione all'estesa della rete stradale interessata dagli eventi sismici, oltreché dalla severità delle azioni a cui sono state soggette le opere.

Negli anni è stato necessario anche rimodulare il Programma, in particolare a partire dal 2021, è stata condotta la composizione dell'ottavo Stralcio del Programma in piena continuità metodologica e operativa con le attività condotte dal 2016, per l'attuazione degli interventi del Piano complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016.

Tale stralcio ha previsto l'attuazione di sedici interventi, di cui dieci finanziati per sola progettazione per un importo pari a circa 37 milioni di euro e sei finanziati per lavori per circa 140 milioni di euro.

Durante l'attuazione degli interventi dei diversi stralci è stata riscontrata la necessità di adeguare o modificare le previsioni del Programma, nell'articolazione in fasi di intervento, piuttosto che nell'estensione o nell'importo dello stesso.

Con riguardo all'attuazione dei 7 stralci del Programma, con riferimento alla rendicontazione di dicembre 2022 e di giugno 2023, è stato riscontrato un aumento del numero degli interventi appaltati, del numero degli interventi aperti o in fase di avvio e del numero degli interventi ultimati, pertanto, un avanzamento del Programma.

Tra le criticità rilevate è da segnalare l'aumento dei prezzi, che ha rallentato le lavorazioni per l'adeguamento necessario degli importi. La Società Anas S.p.A.

evidenzia che, a seguito delle pubblicazioni dei nuovi prezzi Anas, tutte le progettazioni esecutive già redatte e per le quali non era stata ancora bandita la gara di appalto, hanno registrato un significativo incremento dell'importo dei lavori.

Per fronteggiare l'aumento eccezionale dei prezzi, per gli interventi i cui lavori erano stati già avviati, si è fatto ricorso all'istituto della "compensazione dei prezzi" secondo le disposizioni previste dalle normative vigenti.

Per gli interventi non ancora approvati e/o per i quali durante la stesura del bando per la gara dei lavori è entrato in vigore il nuovo prezzo, si è reso necessario aggiornare tutte le progettazioni esecutive. Ad oggi, per tali interventi, le maggiori esigenze finanziarie sono state garantite utilizzando tutte le economie maturate dagli altri interventi del Programma.

Dalla stima effettuata sugli interventi che hanno necessitato una riapprovazione a seguito dell'entrata in vigore dei nuovi prezzi è emerso un aumento medio dell'importo investimento pari a circa il +35%.

Pertanto, per gli interventi ancora da approvare sarà necessario un ulteriore fabbisogno finanziario. Considerato che il Soggetto Attuatore complessivamente dovrà approvare circa 205 progetti per un importo investimento pari a circa 400 milioni di euro, l'ulteriore fabbisogno complessivamente stimato necessario all'attuazione del Programma è pari a circa 140 milioni di euro di cui circa 110 milioni per il Fondo Unico di Anas S.p.A. e 30 milioni per il Fondo Gestione Emergenziale degli altri Enti Gestori.

Di seguito si riporta una sintesi dell'attuazione al 15 dicembre 2023 effettuata sulla base degli importi rimodulati.

	Programma approvato (milioni di euro)	Programma rimodulato (milioni di euro)
1 stralcio	388,3	382,8
2 stralcio	85	94,5
3 stralcio	114,1	101,1
4 stralcio	181,3	146,5
5 stralcio	130,1	157,1
6 stralcio	53,7	64,6
7 stralcio	24,6	27,4
priorità 4	233,7	234,9
<b>totale</b>	<b>1210,8</b>	<b>1208,9</b>

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.



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

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 - cfr. DI Mit-Mibac-Mipaft n. 517/2018 recante "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche". 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 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, MIBAC, MiPAAFT, regioni, Provincia autonoma di Trento e Roma capitale).

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

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

Nel corso del 2019, l'attività del Ministero si è concentrata sui progetti definitivi da presentarsi a cura delle regioni capofila e sono pervenuti i progetti di fattibilità tecnica ed economica, tutti esaminati dai rispettivi Tavoli tecnici operativi, GRAB



di Roma, Ciclovia VEN-TO e Ciclovia del SOLE. In particolare, 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, 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.

Nel 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 Ministero di concerto con il Ministero della cultura.

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 risorse per la 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 prevedeva, 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 1.235 chilometri aggiuntivi.

Il piano di riparto allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della attività culturali e il Ministro del turismo, del 12 gennaio 2022, n. 4, ha assegnato alle dieci ciclovie turistiche prioritarie del sistema nazionale delle Ciclovie Turistiche, di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n.208 e successive modifiche, le predette risorse e gli obiettivi chilometrici da raggiungere nel rispetto delle scadenze previste nell'ambito del PNRR. Nel corso del 2022 sono state erogate in favore dei Soggetti attuatori le risorse riferite alle annualità 2021 e 2022 previste dal DI 4/2022 per circa 67 milioni di euro su fondi statali oltre a tre disposizioni di pagamento emesse a titolo di anticipazioni a valere su fondi UE, per un importo complessivo di circa 6 milioni di euro. Il Ministero ha svolto il monitoraggio delle attività tramite il sistema ReGiS, della Ragioneria generale dello Stato.

Nel corso del 2023, ai fini dell'espletamento delle attività di monitoraggio di propria competenza, il Ministero, in linea con quanto stabilito dalle “Linee Guida per lo svolgimento delle attività connesse al monitoraggio del PNRR”, ha interagito con i Soggetti attuatori responsabili della realizzazione dei progetti, svolgendo un'azione di impulso e coordinamento.

I ritardi nella realizzazione degli interventi e le inadempienze riscontrate dalla Direzione competente sono stati segnalati all'Unità di missione per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero. Nel novembre 2023 è stata

approvata dalla Commissione europea la proposta di revisione del PNRR formulata dallo Stato italiano ex art. 21 del Regolamento (UE) 2021/241, che contemplava anche la Misura in argomento. Il Consiglio UE con la decisione di esecuzione dell'8 dicembre 2023 ha modificato la Misura M2C2 – I 4.1 “Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)” – sub-investimento 4.1.1 Ciclovie turistiche. La modifica ha riguardato una riduzione del target chilometrico e delle risorse complessive assegnate. A seguito del recepimento delle modifiche approvate dal Consiglio UE, il Ministero ha avviato la riformulazione del DI 4/2022, finalizzata alla rimodulazione dei *target* e delle dotazioni finanziarie assegnate ai Soggetti attuatori.

Per quanto concerne l'**attuazione della Strategia Nazionale Aree interne – miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della Componente M5C3 del PNRR**, il Ministero si è impegnato per il miglioramento e la sicurezza della mobilità e dell'accessibilità, recuperando pienamente il deficit di manutenzione della rete stradale secondaria, e per aumentare l'accessibilità delle Aree Interne, definite dalla Strategia Nazionale delle aree Interne (SNAI 72 aree interne -1077 comuni - 2 milioni di abitanti).

L'obiettivo è quello di riqualificare circa 2.000 km di strade provinciali, comprendendo le opere d'arte serventi. Le risorse sono ripartite tra le Aree Interne in base ai criteri della popolazione residente, della lunghezza delle strade principali, dei rischi in relazione all'accelerazione sismica, alle situazioni di dissesto idrogeologico ed alla disponibilità del trasporto pubblico locale.

Nel corso del 2022, sono stati predisposti settantadue piani di intervento da parte di province e Città metropolitane ed i relativi decreti direttoriali di approvazione, di concerto con il Ministero per il sud e la coesione territoriale; i soggetti attuatori hanno predisposto i corrispondenti progetti di intervento e la pubblicazione dei relativi bandi di gara per la realizzazione degli interventi e, in relazione a tutti i progetti, il Ministero ha potuto verificare l'avvenuta predisposizione e pubblicazione.

Anche per l'anno 2023, l'obiettivo prevedeva la medesima attività, con il coinvolgimento delle competenti strutture del Ministero in affiancamento all'Unità di missione per il PNRR per sollecitare gli enti che non hanno operato nei tempi previsti, individuando gli eventuali elementi di criticità e le iniziative di soluzione adottate.

Nei quattro trimestri dell'anno tale collaborazione non si è sviluppata in quanto non sono state prodotte note di sollecito. Pertanto, nel marzo 2023 l'Amministrazione ha proposto una rimodulazione dei suddetti cronoprogrammi, originariamente fissati dal decreto MEF 15 luglio 2021.

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

### Obiettivi strategici correlati:

#### 3.1 Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile

Tale 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 strategico riguarda, in particolare, gli interventi relativi al **rinnovo autobus TPL** (previsti dal Fondo Complementare nell’ambito della componente M2C2 del PNRR), al **rinnovo treni TPL** (previsti dal PNRR), al **trasporto rapido di massa** (nell’ambito della componente M2C2), alla **ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario**.

Sempre nell’ambito del trasporto pubblico locale è stato dato avvio agli interventi relativi alle **ciclovie urbane**, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR e al **rafforzamento delle linee ferroviarie regionali** finanziate dal Fondo complementare nell’ambito della componente M3C1 del PNRR.

Il parco autobus italiano per il trasporto pubblico presenta un’età media notevolmente superiore a quello europeo (10,5 anni contro i 7 anni dell’UE) e consta di 42.000 veicoli, di cui quasi il 90% è a benzina, diesel e dual fuel e più del 40% è costituito da veicoli ad alte emissioni (Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4).

L’obiettivo del Ministero è quello di accelerare il **rinnovo del parco autobus** con veicoli alimentati a Gas naturale liquefatto (GNL) e Gas naturale compresso (GNC), quindi a metano, destinati al trasporto extraurbano ed interurbano. I beneficiari delle risorse sono le regioni. Tale misura integra quanto previsto dal PNRR (acquisto di autobus elettrici e ad idrogeno) recuperando la possibilità di acquisto di mezzi ad alimentazione a metano e contribuendo in modo determinante a favorire la transizione ecologica nell’attività di rinnovo del parco mezzi adibito al trasporto pubblico locale (che presenta un’età media di dieci anni).

Gli obiettivi specifici sono il miglioramento della qualità e disponibilità dei servizi di trasporto pubblico per disincentivare l’uso di veicoli privati; l’aumento del comfort degli utenti e dell’attrattiva dei servizi di trasporto pubblico su strada; il miglioramento della qualità dell’aria attraverso l’utilizzo di carburanti verdi e tecnologie innovative, in linea con gli accordi internazionali e le disposizioni normative dell’Unione Europea; la promozione della politica di coesione attraverso la riduzione del divario nazionale a seguito dell’aumento delle attrezzature per autobus nel Mezzogiorno.

L’attuazione della misura è avvenuta in base a quanto disposto nel Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile 2019-2033 (PSNMS), adottato con dPCm n. 1360 del 24 aprile 2019 e successivo decreto attuativo di riparto delle risorse n. 81 del 14 febbraio 2020.

Nel 2023 è stata erogata la quota annuale di risorse relativa all'anticipazione (20%), completando quanto già erogato nell'anno precedente.

A seguito di apposita ricognizione è stato accertato che, pur avendo raggiunto al 31 dicembre 2022 il target minimo di autobus acquistati (1.500), alcune regioni non hanno utilizzato l'intero finanziamento assegnato, stipulando contratti per un importo inferiore rispetto a quanto previsto dal D.M. n. 315/2021.

Secondo quanto previsto dal decreto-legge n. 13/2023, articolo 7, è stato proposto un differimento del termine per la sottoscrizione dei contratti (30 settembre 2023) in modo da consentire il pieno utilizzo delle risorse, da recepire in apposito Decreto MEF. Tale decreto, benché previsto dalla richiamata normativa, non è stato adottato.

Le attività sono state portate avanti senza particolari criticità se non quelle collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione del Piano Complementare, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari, ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse.

L'attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al *rinnovo treni TPL*, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, 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. L'attività si sostanzia nel finanziamento delle regioni e degli enti locali, per il potenziamento e l'aumento di efficienza delle ferrovie.

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 del 2023, l'Amministrazione ha curato le procedure di competenza relative all'avanzamento della misura finanziata. In particolare, è stato accertato il conseguimento della milestone prevista dal PNRR con l'aggiudicazione di tutti i contratti al 30 giugno 2023, per un numero di treni pari almeno al minimo previsto

dal Piano. Sono state effettuate apposite interlocuzioni con i soggetti beneficiari finalizzate ad acquisire dati ed informazioni relative al fabbisogno di ulteriori unità di materiale rotabile ad acquistare qualora si rendessero disponibili risorse PNRR aggiuntive rispetto a quelle ripartite con il D.M. n. 319/2021. Non sono pervenute istanze di erogazione di risorse da parte delle regioni, quali soggetti beneficiari. Le attività sono state portate avanti senza particolari criticità se non quelle collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse.

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.

Nell'anno 2023, l'obiettivo precedeva di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa previsti dal PNRR nella misura M2C2 - 4.2 "Sviluppo del trasporto rapido di massa" quali:

Genova - Sistema assi di forza per il trasporto pubblico locale;

Firenze - Sistema tramviario Linea 3 (II lotto) - Tratta Libertà-Bagno a Ripoli;

Perugia - Linea BRT – infrastrutturazione corridoio Pievaiola – Settevalli (Linea Castel del Piano – Fontivegge);

Roma - Linea tramviaria Termini – Vaticano - Aurelio;

Taranto - Bus Rapid Transit;

Palermo - Sistema Tram Palermo – fase II, tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio;

Catania – Ferrovia Circumetnea – potenziamento e trasformazione aree urbane di Catania e Misterbianco e tratta suburbana fino a Paternò (compreso deposito di Ardizzone).

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 e 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.

La prima milestone della misura M2C2 – 4.2 "Sviluppo del trasporto rapido di massa" prevedeva l'aggiudicazione dei lavori per tutti gli interventi infrastrutturali entro il 31 dicembre 2023 e risulta che tutti gli interventi sono stati oggetto di

aggiudicazione, ad eccezione dell'intervento "sistema tram – fase 2" nel Comune di Palermo; tale intervento, a causa della mancanza di aggiudicazione entro i termini, è stato defanziato nell'ambito del PNRR.

Si evidenzia che gli interventi seguenti sono stati anche contrattualizzati:

- sistema degli assi di forza per il trasporto pubblico locale nel comune di Genova
- linea BRT prevista dal PUMS del comune di Perugia - infrastrutturazione corridoio Pievaiola- Settevalli (linea Castel del piano - Fontivegge)
- bus rapid transit nel comune di Taranto (linea blu)
- potenziamento e trasformazione della ferrovia circumetnea nelle aree urbane di Catania e Misterbianco e della tratta suburbana fino a Paternò compreso il deposito di Ardizzone.

Si segnala che l'intervento nel Comune di Genova, già contrattualizzato nel 2022, presenta un buon avanzamento delle attività, sebbene ancora non in linea con le previsioni iniziali. Per tutti gli altri interventi, da sottoporre a monitoraggio anche per il 2024, sono state avviate le attività di progettazione definitiva/esecutiva previste in contratto.

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 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 state abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedevano 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.

I criteri per la ripartizione, stabiliti con dPCm, tengono conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, e pongono particolare attenzione a:

- fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del TPL e dei servizi ferroviari regionali;
- non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- 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 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 stanziare, 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.

Nel corso del 2023, il Ministero, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, ha concesso alle regioni a statuto ordinario un'anticipazione dell'80% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per un importo complessivo pari a circa 4 miliardi di euro. Con decreto di dicembre 2023 è stato previsto di ripartire anche il saldo del fondo pari a 1 miliardo di euro ma, a causa dell'insufficienza di cassa, è stato impegnato ed erogato l'importo di circa 500 milioni di euro, procedendo anche ad impegnare i residui pari a circa 498 milioni di euro.

Il rafforzamento della mobilità ciclistica è una delle linee di intervento previste dal PNRR nell'ambito della componente M2C2. Il Ministero si è impegnato quindi ***nell'attuazione e nel monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie urbane.***

L'investimento è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani.

Nel corso del 2023 sono state curate le procedure di competenza relative all'avanzamento della misura PNRR finanziata. In particolare, a seguito di apposite



ricognizioni condotte direttamente con gli enti beneficiari (comuni) sono stati adottati i due decreti ministeriali mediante i quali sono stati definiti i CUP degli interventi dei progetti in essere (cd. legislazione vigente) a valere sulle risorse del DM n. 344/2020 che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi PNRR; inoltre sono stati rimodulati i target dei Km minimi da realizzare alle scadenze previste, in modo da assicurare il raggiungimento degli obiettivi PNRR. È stato accertato il conseguimento del target intermedio relativo alla realizzazione di almeno 200 km di piste ciclabili al 31 dicembre 2023.

Sono state altresì curate le procedure istruttorie per il rilascio del nulla osta di competenza alle richieste di anticipazione delle risorse PNRR pervenute dai soggetti beneficiari, nel rispetto delle tempistiche fissate.

Sono state anche espletate le attività istruttorie di competenza relative all'accesso, da parte dei comuni beneficiari, al Fondo Opere Indifferibili di cui all'art.7 del dPCm 28 luglio 2022, circolare MEF 9 novembre 2022, n. 37 e successivi provvedimenti in materia.

Non sono state ravvisate particolari criticità se non quelle collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione degli interventi del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse.

Per l'obiettivo ***potenziamento delle linee ferroviarie regionali finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1*** il Ministero si è impegnato affinché le risorse messe a disposizione pari a 1.500 milioni di euro, fossero risolti i problemi di collegamento ed interoperabilità delle ferrovie regionali non interconnesse con la rete nazionale principale.

In particolare, per il 2023, l'obiettivo prevedeva nella prima fase di verificare l'ammissibilità delle richieste delle regioni per l'erogazione di risorse destinate al potenziamento delle ferrovie regionali *finanziate dal PNRR*; nella seconda fase di verificare l'ammissibilità delle richieste delle regioni per i lavori di potenziamento delle linee ferroviarie finanziati con il *Fondo Complementare al PNRR*; per entrambe le fasi il risultato atteso era l'evasione delle richieste entro 30 giorni dal completamento dell'istruttoria.

Relativamente agli interventi previsti sulle linee regionali questi gli obiettivi:

- rafforzare le linee ferroviarie regionali interconnesse, per raggiungere i livelli di sicurezza fissati dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA);
- potenziare il sistema di trasporto ferroviario regionale non interconnesso, che svolge un ruolo fondamentale nel sostegno alla domanda di mobilità locale e metropolitana;
- supportare il collegamento delle linee regionali con la rete nazionale ad alta velocità.

I risultati finali, previsti nel 2026 con tali risorse, sono:

- almeno 10 interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali;
- almeno 9 interventi per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali;
- almeno 3 interventi per potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile;
- almeno 2 interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile.

Nel corso del 2023, sono state effettuate tutte le verifiche sia dell'ammissibilità delle richieste delle regioni per le risorse destinate al potenziamento delle ferrovie regionali finanziate dal PNRR, sia delle richieste per i lavori di potenziamento finanziati dal Fondo complementare. Sono state erogate le anticipazioni delle risorse per i 10 interventi previsti. È stata evasa, per la parte tecnica istruttoria, la richiesta per lavori della Regione Lombardia; sono da completare le istruttorie relative alle richieste della Regione Veneto e della Regione Abruzzo.

### 3.2 Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale

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

Il potenziamento del trasporto marittimo e la riqualificazione funzionale dell'offerta portuale si sviluppa anche attraverso l'attuazione e il monitoraggio degli interventi previsti dal **progetto integrato porti d'Italia (interventi portuali e piano nazionale del cold ironing) e dal progetto navigazione green**.

Con il Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR, al settore portuale sono stati destinati complessivi 2.860 milioni di euro, ripartiti in annualità dal 2021 al 2026, come di seguito indicato:

- “Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, per complessivi 1.470 milioni di euro;
- “Aumento selettivo della capacità portuale”, per complessivi 390 milioni di euro;
- “Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale”, per complessivi 250 milioni di euro;
- “Efficientamento energetico”, per complessivi 50 milioni di euro;
- “Elettificazione delle banchine (Cold ironing)”, per complessivi 700 milioni di euro.

Al riguardo, in sede di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il totale degli interventi ritenuti coerenti con le finalità dettate dal “PNRR” e quindi ammessi al finanziamento ammonta a circa 675 milioni di euro, con una economia di circa 24 milioni di euro sulle risorse assegnate.

Al fine di procedere alla programmazione delle residue risorse ancora disponibili sul programma in questione, nel mese di aprile 2023, con apposito decreto, si è provveduto all'integrazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR, con due nuovi progetti denominati:

- “Lotto I- Elettificazione Banchina di Levante- Cold Ironing”, per circa 18 milioni di euro;
- “Porto di Termoli – elettificazione delle banchine portuali”, per 6 milioni di euro.

Anche tali interventi sono stati oggetto di monitoraggio mensile.

Per quanto concerne gli **interventi portuali** l'obiettivo operativo prevedeva che il Ministero dovesse attuare e monitorare gli interventi previsti dalle *schede progetto* del Fondo Complementare:

1 - “Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, ove si prevede di migliorare l'accessibilità marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi;

2 - “Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale”, relativo a sei interventi, di cui tre porti TEN-T con migliorata accessibilità ferroviaria e quattro porti TEN-T con migliorata accessibilità stradale (un progetto prevede interventi sia all'ultimo miglio ferroviario sia all'ultimo miglio stradale);

3 - “Aumento selettivo della capacità portuale”, con il fine di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche.

Le tre schede progetto avevano le stesse fasi e le medesime scadenze.

Il Ministero, avvalendosi della Cassa Depositi e Prestiti, ha svolto per l'anno 2023 il monitoraggio sullo stato di avanzamento delle opere, realizzate, in qualità di soggetti attuatori, dalle Autorità di Sistema Portuale – AdSP (pubblicazione dei bandi di gara, aggiudicazione dei contratti per la realizzazione del 100% delle opere, esecuzione degli interventi, nel rispetto dei tempi di esecuzione).

A fine anno gli interventi ammessi al finanziamento, ripartiti per linee di attività, risultano essere complessivamente 40:

“Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, 26 interventi;

- “Aumento selettivo della capacità portuale”, 7 interventi;

- “Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale”, 7 interventi.

Gli interventi in linea con le previsioni sono risultati 37; per i tre interventi non in linea sono state riferite criticità, di seguito esplicitate:

Progetto AdSP Mare adriatico centrale “Intervento lungomare nord per le rettifiche e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini”, il cui l'intervento si compone di diverse e distinte fasi a carico di differenti enti/amministrazioni, quali RFI (per la preventiva realizzazione e collaudo delle scogliere lato terra, poste a sostegno del rilevato ferroviario, e delle scogliere lato mare, poste a protezione dell'intervento ferroviario per una lunghezza di oltre 3 chilometri), Regione Marche e Comune di Ancona, AdSP Mare Adriatico centrale. A fine 2023, non era stato ancora emesso alcun provvedimento decisivo circa la valutazione ambientale, vincolante per lo sviluppo delle successive fasi di progettazione ed avvio della gara di appalto.

Progetto AdSP dello Ionio “Diga foranea fuori rada - tratto di levante- lotto II”, che si trova in una situazione di estrema criticità a causa dell'incremento dei prezzi e dei costi e di specifiche prescrizioni imposte dagli Enti competenti il progetto. Inoltre, l'opera in questione è risultata incompatibile col cronoprogramma indicato nell'Allegato 1 al D.M. MEF n.59 del 15 luglio 2021, in quanto, detto Lotto II, poteva essere appaltato solo successivamente alle opere del tratto di ponente (c.d. Lotto 1), la cui aggiudicazione è avvenuta in data 29/12/2023.

Progetto AdSP Mar Adriatico orientale “Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo”, per il quale l'AdSP, alla luce dell'incremento generalizzato dei prezzi e della conseguente mancanza di copertura finanziaria per

il complesso delle opere inizialmente programmate nel 2021, ha adottato come misura correttiva la concentrazione delle risorse disponibili sulle opere prioritarie. Tale riassetto ha comportato un attento lavoro di revisione e declinazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE).

**Il *Piano nazionale del Cold ironing*” previsto dal Fondo Complementare, nell’ambito della componente M3C2 del PNRR**, ha lo scopo di elettrificare le banchine per ridurre la dipendenza dal petrolio e diminuire l’impatto ambientale nel settore dei trasporti, in linea con la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) che stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un’infrastruttura per combustibili alternativi nell’Unione Europea. Tale direttiva richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l’obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025, con preferenza per i porti della rete centrale TEN-T.

L’investimento, in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC in termini di efficienza energetica nei trasporti, si concentra su 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-T. Esso consiste sulla realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l’utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l’autoproduzione dell’energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO<sub>2</sub>, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l’impatto acustico.

I soggetti attuatori sono le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e le regioni che nel corso dell’anno dovevano pubblicare i bandi di gara e avviare i lavori previsti.

Gli interventi complessivamente ammessi al finanziamento sono 50 ed hanno riguardato sia l’efficientamento energetico (2 interventi) sia l’elettrificazione delle banchine (Cold ironing - 48 interventi).

Per tale obiettivo, il Ministero, come già negli anni precedenti, nel corso del 2023, ha erogato le risorse stanziato al fine di permettere l’avvio delle procedure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi previsti. Per effettuare il monitoraggio sullo stato di avanzamento delle opere, realizzate dalle AdSP, il Ministero si è avvalso della Cassa Depositi e Prestiti, chiedendo mensilmente ai soggetti attuatori lo stato di avanzamento delle attività finalizzate alla realizzazione degli interventi.

Il Ministero si è impegnato per dare seguito al terzo obiettivo operativo ***attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto “Navigazione green”, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR***.

In Italia il trasporto marittimo svolge un ruolo rilevante come servizio di trasporto pubblico per la mobilità nelle aree costiere. Pertanto, è necessario lo sviluppo di un’offerta adeguata di combustibili alternativi e la disponibilità di unità navali ad alta efficienza energetica disponibili per il trasporto pubblico e commerciale. Attraverso lo strumento del Fondo Complementare sono stati individuati tre sub interventi per un valore complessivo di 800 milioni di euro, così suddivisi:

- sub-investimento I - (costo complessivo di 500 milioni di euro) Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, attuate attraverso le misure di cofinanziamento pubblico;
- sub-investimento II - (costo complessivo di 80 milioni di euro) Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni in linea con standard ecologici moderni;

- sub-investimento III – (costo complessivo di 220 milioni di euro) Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia.

L'obiettivo per l'anno 2023 ha previsto che il Ministero adottasse i provvedimenti di concessione dei contributi agli aventi diritto per entrambi i sub-investimenti (I e III).

Per quanto concerne il sub-investimento I sono stati sottoscritti 59 contratti per gli interventi ammessi a contributo, nel rispetto del cronoprogramma procedurale previsto dal decreto MEF 15 luglio 2021. Per 15 interventi i beneficiari hanno successivamente valutato di non proseguire nell'attuazione degli stessi e, di conseguenza, nel rispetto della normativa vigente, sono stati emessi 44 provvedimenti di concessione e impegno, regolarmente registrati dall'Ufficio Centrale del Bilancio e notificati alle imprese beneficiarie. Su un totale di 44 interventi, sono pervenute 27 garanzie fideiussorie ai fini dell'erogazione dell'anticipazione. Si è proceduto, quindi, alla verifica della conformità delle fideiussioni, per poi procedere all'emissione di 27 provvedimenti di erogazione dell'anticipazione del 20% del contributo spettante (art.15, comma 7, lett. a), DM n. 290/22). Nel corso dell'anno 2023, relativamente ad un solo intervento, è pervenuta da parte del beneficiario la richiesta di liquidazione delle rate di contributo su stati di avanzamento per i lavori di realizzazione raggiunti con trasmissione di relativa conforme documentazione. Dopo aver acquisito il parere favorevole della Commissione di valutazione, di cui all'articolo 11 del DM n. 290/22, è stato conseguentemente emesso il provvedimento di liquidazione delle suddette rate di contributo.

Per quanto riguarda il sub-investimento III, occorre precisare che nel Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, è stata prevista l'assegnazione di risorse per la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale sul territorio nazionale necessari alla decarbonizzazione dei trasporti e in particolare nel settore marittimo, nonché di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) e Bio-GNL in ambito portuale con le relative capacità di stoccaggio e per l'acquisto delle unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio a partire dai terminali di rigassificazione nazionali. Il contributo va a finanziare tre tipologie di intervento:

- 90 milioni sono destinati alla realizzazione di impianti di liquefazione del gas naturale,
- 40 milioni alla realizzazione di punti di rifornimento di GNL e Bio-GNL in ambito portuale,
- 90 milioni all'acquisto di unità navali per le attività di bunkeraggio.

I contributi sono destinati alle aziende produttrici e distributrici di gas naturale liquefatto e agli armatori che effettuano il rifornimento delle unità navali in ambito portuale.

Anche tale obiettivo operativo ha previsto che, dopo verifica della documentazione presentata in sede di richiesta dei contributi, il Ministero adottasse i provvedimenti di concessione del contributo agli aventi diritto. Pertanto, approvate le graduatorie delle richieste presentate dagli aspiranti beneficiari del contributo, pubblicate sul sito a titolo di notifica, nel corso del 2023, sono stati ammessi al contributo nove progetti per un importo di finanziamento complessivo di circa 113 milioni di euro, per i quali si è proceduto ad emettere sei provvedimenti di concessione impegnando complessivamente la somma di circa 63 milioni di euro. Tali provvedimenti

riportano cronoprogrammi dei singoli beneficiari indicanti le tempistiche per l'avvio dei lavori che hanno riguardato il periodo febbraio-settembre; sono stati emessi i relativi decreti di pagamento nel periodo ottobre-dicembre.

Tre dei sei progetti hanno visto l'insorgere nelle società interessate di alcune criticità procedurali, che il Ministero sta gestendo per la piena risoluzione.

### 3.3 Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”*, al programma 13.4 *“Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”*.

Al fine di migliorare e trasformare il trasporto aereo, il Ministero si è impegnato in attività riguardanti: la gestione dell'investimento ***Digital innovation dei sistemi aeroportuali*** nell'ambito della componente M3C2 del PNRR e il coordinamento delle attività di predisposizione del ***Piano nazionale degli aeroporti*** anche elaborando una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori e integrando il trasporto aereo con quello ferroviario per la riduzione degli impatti ambientali.

Gli interventi di ***Digital innovation dei sistemi aeroportuali***, nell'ambito della componente M3C2 del PNRR puntano al potenziamento digitale del settore aeroportuale, che contempla sia lo sviluppo di nuovi strumenti di digitalizzazione dell'informazione aeronautica che la realizzazione di piattaforme e servizi di aerei senza equipaggio. I progetti riguardano lo sviluppo e la connettività del sistema di gestione del traffico senza equipaggio (Unmanned Traffic Management System UTM), la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, la realizzazione di infrastrutture cloud, la virtualizzazione delle infrastrutture operative e la definizione di un nuovo modello di manutenzione.

Per l'anno 2023 erano fissati target e milestone così distinti:

- Target - Entro il 31/12/2023, almeno 13 siti (Servizio di Controllo di Avvicinamento: APP e ACC);
- Milestones - Entrata in esercizio entro il 31/03/2026 dei seguenti interventi:
  1. Centro operativo tecnico (TOC) e almeno due sistemi di gestione del traffico aereo;
  2. Group Cloud Enterprise Resource Planning – ERP;
  3. Informazioni aeronautiche digitalizzate;
  4. Sistema di gestione del traffico senza equipaggio e connettività (UTMS).

Già nel corso del 2022, il Ministero aveva avviato le attività propedeutiche alla realizzazione di 13 siti (aeroporti, enti di controllo di avvicinamento APP e centri di controllo di aereo ACC) completamente digitalizzati ed operativi. Sono state firmate quattro convenzioni con i Soggetti attuatori (ENAV e IDS AirNav, TECHNO SKY, D Flight) regolanti gli interventi sui 13 siti aeroportuali indicati dal PNRR, rispettando la tempistica prevista; sono stati approvati i cronoprogrammi. Il Ministero aveva avviato la definizione di voci di costo “semplificate” per la rendicontazione e i pagamenti delle attività eseguite, proposte dai Soggetti attuatori; sono state avviate le verifiche sui CUP ed acquisite indicazioni sugli affidamenti programmati nel biennio 2022/2023. Il Gruppo ENAV ha proceduto a popolare le sezioni del ReGiS (piattaforma per il monitoraggio e



rendicontazione dei progetti PNRR) avviando l’inserimento dei dati propedeutici alla richiesta prima di saldo.

Nell’anno 2023, a seguito di condizioni esogene e, in particolare, della complessa situazione d’instabilità internazionale (come il conflitto Russo-Ucraino), su istanza ENAV S.p.A è stata avviata interlocuzione in sede UE volta alla modifica del programma d’interventi mediante lo stralcio dei cinque progetti in capo alla stessa società. In fase istruttoria, la competente struttura del Ministero ha contribuito fattivamente, supportando l’Unità di missione per il PNRR. Con la modifica del PNRR, con Decisione UE 24 novembre 2023 - approvata dal Consiglio ECOFIN 8 dicembre 2023, la citata istanza di modifica è stata accolta e, in particolare, è stato stralciato il sub intervento “ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT” e i relativi tre progetti riguardanti la completa automazione di 13 siti – target del 31.12.2023.

L’investimento 2.2: “*Digitalization of air traffic management*” (Digitalizzazione della gestione del traffico aereo), come rimodulato, conferma l’obiettivo dell’aggiornamento digitale del settore tramite lo sviluppo di nuovi strumenti per la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, nonché l’implementazione di piattaforme e servizi aerei senza equipaggio. Il Council Implementing Decision – CID – definisce i seguenti progetti, con target al 31 marzo 2026:

- Sviluppo piattaforma e Connettività sistema UTM – Soggetto attuatore D-Flight;
- Digitalizzazione informazioni aeronautiche – Soggetto attuatore IDS AIRNAV;
- Nuovo modello manutentivo – Soggetto attuatore TECHNO SKY;

individuando, inoltre, i seguenti sub-interventi:

- a) M3C2.I2.2.a - “*Digitalization of air traffic management\_optimization*”, dell’importo di 16 milioni di euro;
- b) M3C2.I2.2.b - “*Digitalization of air traffic management\_digitisation*”, dell’importo di 18 milioni di euro.

L’importo del programma rimodulato ammonta a complessivi 34 milioni di euro. In termini di monitoraggio avanzamento finanziario e verifica di primo livello, il Ministero ha svolto l’attività di competenza nei confronti dei soggetti attuatori.

L’articolo 698 del Codice della Navigazione prevede che gli Aeroporti ed i sistemi aeroportuali d’interesse nazionale siano individuati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. A tal fine il Ministero ha avviato il coordinamento delle attività di predisposizione del **Piano Nazionale degli Aeroporti**. Con il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, si intende rivedere il sistema del trasporto aereo nazionale e quindi la stessa individuazione degli aeroporti strategici e degli aeroporti di interesse nazionale, in un’ottica di “sistema”, che valorizzi l’intermodalità, in primis con il trasporto ferroviario, definendo un’indispensabile, più ampia strategia nazionale per l’aviazione civile tanto di persone, quanto di merci. Il tutto in un contesto di forte impegno del Ministero sia per quanto attiene all’attuazione del PNRR sia, più in generale, allo sviluppo di infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti.

L’intero settore del trasporto aereo, ivi compresi gli aeroporti, è infatti chiamato a dare risposte alle seguenti cinque tematiche:

- la sfida della sostenibilità, ambientale, sociale ed economica;



- la capacità di resilienza delle strategie poste alla base dei piani di sviluppo a fronte di scenari futuri che possano impattare in maniera significativa sul settore del trasporto aereo;
- l'evoluzione tecnologica, con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione;
- l'impatto dei cambiamenti climatici;
- l'integrazione funzionale dei trasporti rispetto a territorio e network, in una logica intermodale tesa anche a ridurre le differenze tra zone del Paese con diversi livelli d'accessibilità ai servizi di trasporto.

Importante, altresì, l'efficiente uso dello spazio aereo, tramite la piena implementazione, in linea con i pronunciamenti della Commissione Europea, del cosiddetto "Cielo Unico Europeo" al fine di ottimizzare ancor di più l'utilizzo dello spazio aereo, rendendolo più efficiente e sicuro.

Nel corso del 2022, sono state raccolte le esigenze, le proposte, le criticità da tutti gli attori e gli stakeholder del trasporto aereo, unitamente ai dati tecnici forniti dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ed è stato predisposto un documento contenente un quadro valutativo completo in materia di Piano Nazionale degli Aeroporti e di strategia nazionale per il comparto dell'Aviazione Civile.

Nel corso del 2023 è proseguita l'impegnativa attività per la redazione del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, sviluppando gli input del vertice politico che ha presieduto l'apposito tavolo tecnico cui hanno partecipato, oltre ad ENAC, le principali associazioni sindacali, Assaeroporti, Aeroporti 2030 e, in secondo momento, anche i vettori. Il tavolo tecnico ha permesso un ampio e positivo confronto sulle principali tematiche del trasporto aereo, proprio al fine della migliore redazione del nuovo PNA.

Particolare attenzione è stata dedicata alla razionalizzazione della rete di trasporto aereo nazionale in un'ottica di sistema. In particolare, sono emersi i seguenti aspetti:

1. *Accessibilità*: per garantire un servizio del trasporto aereo efficace è importante evidenziare e incoraggiare le connessioni tra gli aeroporti e le infrastrutture ferroviarie nazionali, regionali e altri sistemi di trasporto, nella dotazione attuale e in quella prevista al 2030, condividendo a livello nazionale le scelte e i traguardi di Ferrovie dello Stato, mentre a livello di trasporti locali è rilevante sensibilizzare gli Enti territoriali a un collegamento che possa essere consistentemente adeguato.
2. *Collaborazione*: le reti territoriali devono superare il concetto di regionalità e lavorare secondo logiche di sinergia, orientate dalle scelte di mercato nell'interesse del Paese superando le logiche locali,
3. *Specializzazione*: le reti territoriali devono tenere conto del segmento di business in cui è inserito l'aeroporto, favorendo lo sviluppo sinergico degli scali e migliorando il servizio a favore dell'utenza, differenziando o comunque integrando l'offerta sulla base delle specifiche caratteristiche degli aeroporti e dei territori circostanti, sviluppando così un sistema virtuoso di crescita della rete stessa.
4. *Incentivazione*: individuazione di meccanismi di incentivazione alla costituzione di reti, come quelli previsti per le "reti aeroportuali" ai sensi dell'articolo 2 della Direttiva 2009/12/CE, recepita dal D.M. n. 401/2016; tale incentivazione dovrebbe riguardare la possibile adozione di tariffe di sistema e - coadiuvata dallo sviluppo della rete intermodale di cui al punto 1 - permetterebbe un soddisfacimento della domanda generata dal territorio di riferimento, attraverso una gestione più razionale delle componenti del traffico aereo per ciascuno scalo della rete.

Inoltre, in seno al tavolo tecnico, è stato esaminato il ruolo delle cosiddette "reti territoriali" che:

- non si limitano alla costituzione di reti di carattere societario e gestionale, (fattispecie definite “reti aeroportuali” ai sensi dell’articolo 2 della Direttiva 2009/12/CE, recepita dal D.M. n. 401/2016);
- sono legate al territorio e al tessuto economico-sociale comuni a tutti gli scali al loro interno ricompresi;
- interessano non esclusivamente la scala di rilevanza regionale ma possono considerare anche ambiti interregionali;
- costituiscono la matrice di base per promuovere politiche di collaborazione e interrelazione tra realtà diverse del Paese.

Il nuovo PNA, proiettato al 2035, rappresenterà un indirizzo politico e tecnico di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in grado di potenziare la competitività del sistema economico nazionale, soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, aumentare l’accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori, riducendo le attuali disuguaglianze, in un percorso coerente e permeabile rispetto ai temi della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, della digitalizzazione e dell’innovazione tecnologica, assi portanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

### 3.4 Rafforzamento dell’intermodalità e della logistica integrata

Tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, al programma 14.9 “*Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni*”.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha curato l’aggiornamento delle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali – PRP. Tale attività si colloca in un quadro normativo complesso che ha subito, nello spazio di venti anni dall’introduzione delle prime Linee Guida (2004), significativi cambiamenti sia nel processo di pianificazione, sia nelle modalità di approvazione dei piani. Il quadro normativo è in evoluzione ed è verosimilmente proiettato verso un progetto di riforma più strutturale rispetto ai tentativi più recenti rivolti alla semplificazione del processo in vista dell’attuazione del PNRR.

Nel 2017 c’è stata una prima revisione delle Linee Guida in seguito al decreto legislativo n.169/2016 (per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali) che ha introdotto importanti modifiche nel processo di pianificazione portuale, istituendo 15 (poi 16) Autorità di Sistema Portuale (AdSP). La nuova organizzazione ha conferito alle Autorità una dimensione territoriale prima del tutto assente. Il porto è ora inteso come nodo logistico strategico di un territorio vasto.

Le Linee Guida del 2017 hanno recepito la nuova dimensione sistemica e territoriale della governance portuale ed estesero l’ambito di applicazione del Piano Regolatore Portuale a tutti i porti del sistema (con il Piano Regolatore di Sistema Portuale), introducendo tuttavia un Documento di Indirizzo Progettuale (DIP) il cui ruolo doveva essere “quello di definire preliminarmente obiettivi integrati (tecnici ed ambientali), anticipando così i nodi critici della fattibilità amministrativa, tecnica, urbanistica ed ambientale, per pervenire a condivise politiche del territorio”. In una certa misura il DIP ha anticipato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), introdotto dal decreto legislativo n. 232/2017 che ha articolato la pianificazione portuale in due fasi distinte, una strategica, riferita all’intero sistema, una seconda relativa ai singoli porti (attraverso il Piano Regolatore Portuale).

Le nuove Linee Guida 2023, inserendosi in questo nuovo quadro legislativo, si propongono:

- di aggiornare i contesti normativi e conoscitivi di riferimento, con particolare attenzione alle direttive europee e alla letteratura tecnica (parametri prestazionali e di valutazione, ...);
- di fornire indirizzi progettuali più specifici per gli strumenti introdotti più di recente, come i DPSS (la cui approvazione è ora attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);
- di aggiornare i contenuti e le modalità di formazione del PRP, mettendo in luce la sua struttura processuale e l'esigenza di renderlo maggiormente flessibile rispetto alla dinamica e alla variabilità del trasporto marittimo;
- di ridefinire l'ambito di applicazione degli Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF), inserendoli nel quadro regolativo dei PRP;
- di evidenziare gli iter di approvazione degli strumenti di piano e le competenze dell'AdSP e dell'Amministrazione Centrale (l'interesse preminente statale), rispetto a quelle delle amministrazioni locali, raccomandando, tuttavia, forme di coordinamento, di consultazione e di condivisione;
- di mettere in rilievo la necessaria integrazione tra la pianificazione delle infrastrutture portuali a livello territoriale e locale e le strategie d'intervento per la sostenibilità (ambientale, energetica, paesaggistica urbanistica) e l'adattamento al cambiamento climatico;
- di tracciare un quadro di riferimento circa gli obiettivi strategici per la qualità funzionale e ambientale.

Il sistema portuale italiano, nonostante i suoi oggettivi progressi, stenta ad assumere un ruolo di infrastruttura di servizio per l'Europa, rimanendo in un confine che è sostanzialmente nazionale. Segno che c'è un ritardo, una difficoltà ad adeguarsi in tempi ragionevoli alle esigenze del mercato; che c'è uno scarto tra la staticità del piano, con i suoi tempi lunghi di approvazione e la dinamica delle trasformazioni del settore marittimo (il ricorso continuo agli Adeguamenti Tecnici Funzionali rivela pienamente questa criticità). Le Linee Guida hanno l'obiettivo di contribuire a superare tale criticità intervenendo sulla struttura metodologica del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) e del Piano Regolatore Portuale (PRP). A differenza dei grandi porti europei che hanno potuto via via delocalizzarsi, dismettendo le aree portuali in prossimità del centro abitato, in Italia i porti sono rimasti all'interno del sistema urbano, spesso in adiacenza alla città storica. Questa condizione è alla radice del difficile rapporto tra pianificazione portuale e pianificazione urbanistica.

Le due pianificazioni, nonostante il proposito iniziale di trovare una intesa tra le parti e la raccomandazione del "non contrasto", restano processi sostanzialmente separati, impedendo la condivisione di una visione d'insieme in cui far interagire e integrare una pluralità di fattori: le strategie di sviluppo del porto operativo, le politiche di riqualificazione urbana, le azioni per la gestione delle coste, per la tutela ambientale e l'adattamento al cambiamento climatico (vedi le direttive e le diverse azioni europee).

La separazione delle pianificazioni si traduce in una separazione fisica tra porto e città, che resta un tema progettuale complesso, affrontato in una molteplicità di proposte di intervento nelle aree di waterfront e di interazione porto-città. Queste

ultime richiedono un'analisi specifica finalizzata ad individuare l'interesse preminente del porto o della città.

Le nuove Linee Guida assumono la specificità dei porti italiani come condizione strutturale, non eludibile, ma che può trasformarsi da vincolo a risorsa. In questa prospettiva la questione ambientale diventa determinante.

L'integrazione tra il sistema portuale e quello urbano va oggi affrontato non solo sul piano delle relazioni spaziali e urbanistiche, ma anche sul terreno delle relazioni ecologiche. La qualità ambientale del porto incide su quella urbana: da qui l'obiettivo di intervenire nei porti sulle emissioni climalteranti, sulla qualità dell'aria e delle acque, sullo smaltimento dei rifiuti, sulle isole di calore e sull'inquinamento acustico.

In questa direzione le nuove Linee Guida raccomandano forme di coordinamento e di consultazione che, tenendo fermo l'obiettivo di semplificazione delle procedure per una più rapida attuazione dei piani portuali, consenta una maggiore condivisione delle scelte.

### **3.5 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci**

L'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”*.

In tale ambito il Ministero è impegnato nel *monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale* sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity, nel *monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario delle opere specifiche inserite nel Contratto di Programma RFI S.p.A. e del Piano Stazioni* e, infine, nel *rinnovo del materiale rotabile ed delle infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci*, previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.

Il Ministero monitora trimestralmente i servizi previsti nel *Contratto Trenitalia S.p.A. relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri, di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio*. Il Contratto sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - MEF - Trenitalia S.p.A., in data 4 agosto 2017, relativo al periodo 2017-2026, 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 di 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.

Con riferimento alla attività svolta nel corso del 2023, 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

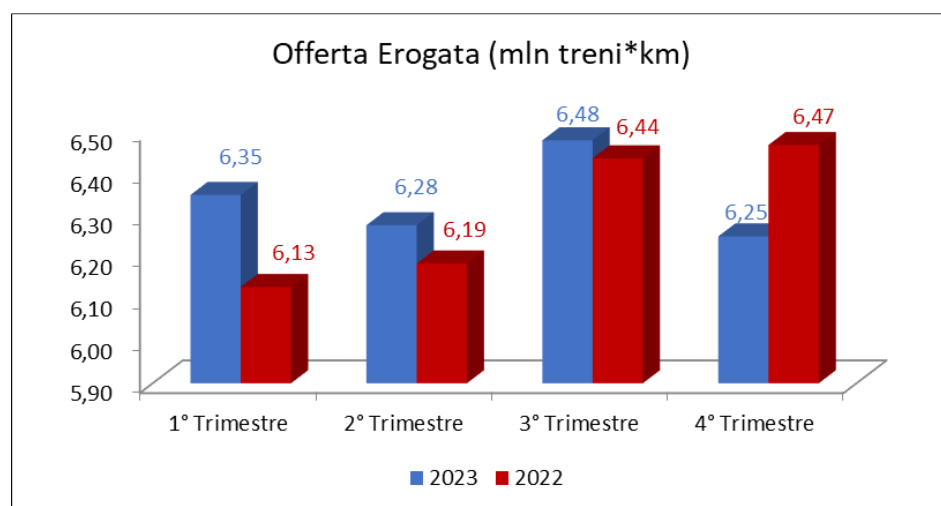
esame sia con quelli del precedente trimestre dell'anno in corso, sia con riferimento agli omologhi dati pregressi. La metodologia di comparazione consente di evidenziare con immediatezza le eventuali criticità che si delineano in relazione sia agli indicatori della qualità dei servizi erogati (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia) secondo i dati acquisiti da Trenitalia, sia 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.

Di seguito sono riportati i risultati.

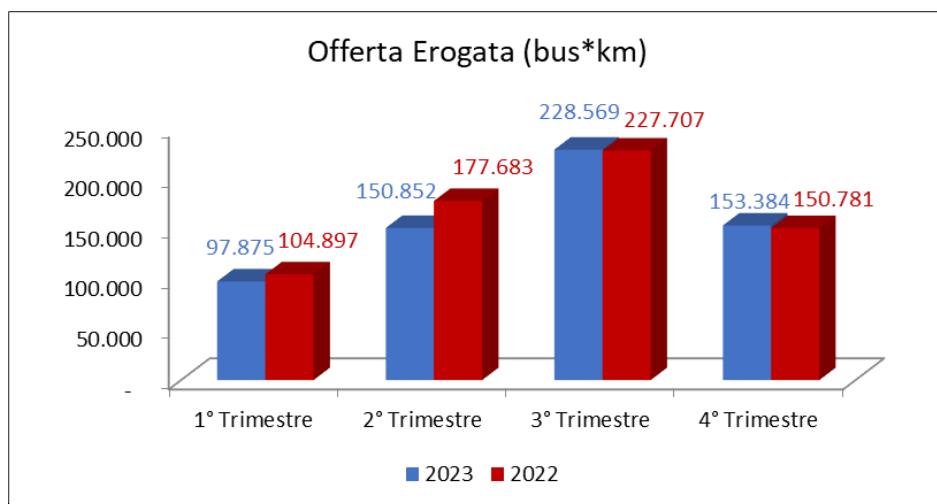
Indicatori collegati ad obiettivi contrattuali

#### 1) Offerta erogata

Il volume dell'offerta erogata nel 2023, espresso in termini di treni\*km, risulta pari a 6,25 milioni. Rispetto al 2022 si osserva una contrazione di percorrenze dello -3,37% ovvero -0,2 milioni di treni\*km. Sommando tali percorrenze con quelle realizzate nei trimestri precedenti, l'offerta complessiva per l'anno 2023 è pari a 25,35 milioni di treni\*km con una maggiore produzione rispetto al 2022 dello 0,54% corrispondente a +0,14 milioni di treni\*km.



Riguardo l'offerta erogata tramite bus, la società ha indicato nel quarto trimestre 2023, un lieve miglioramento, rispetto al corrispondente trimestre del 2022, dei servizi erogati tramite bus dell'1,73% ovvero +2.603 bus\*km. Ciò nonostante, considerando l'intero anno, è stata erogata una minore offerta per 30.388 bus\*km (4,60%).

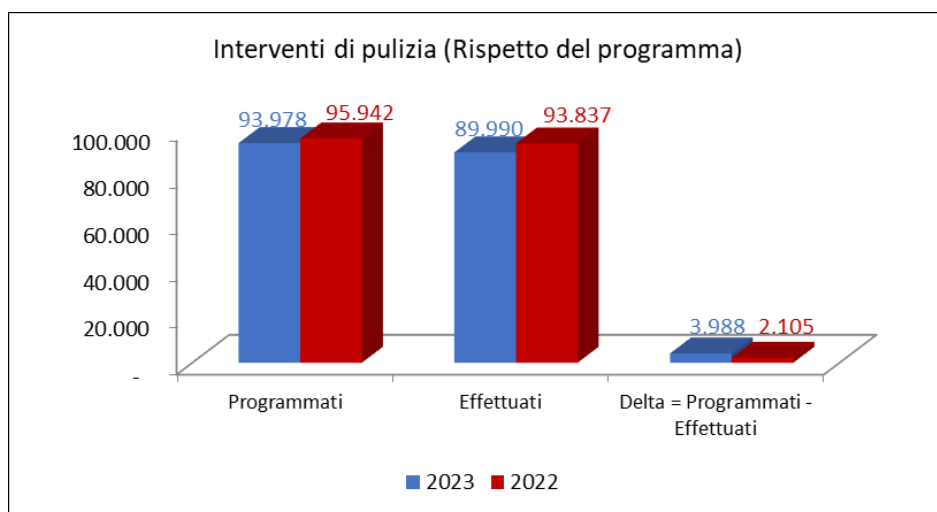


Cumulativamente, considerando sia i servizi erogati su rotaia, che i servizi erogati su gomma, l'offerta erogata da Trenitalia S.p.A. nel 2023 è pari a 25,98 milioni, +0,11 milioni rispetto al 2022.

## 2) Pulizia

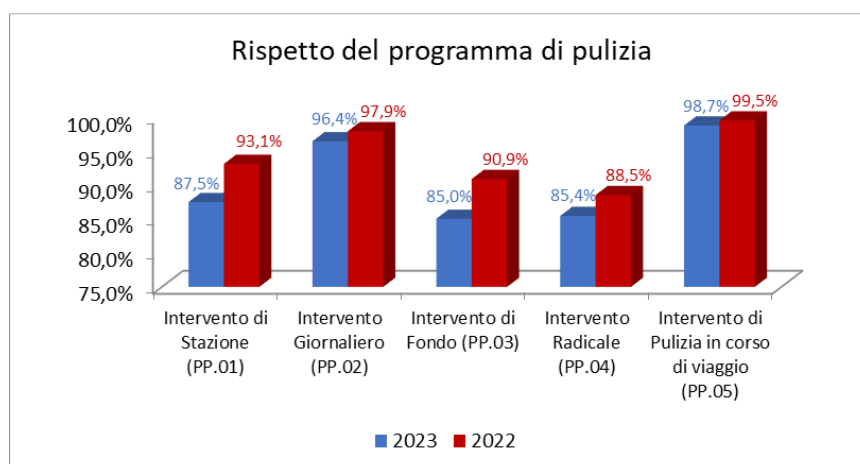
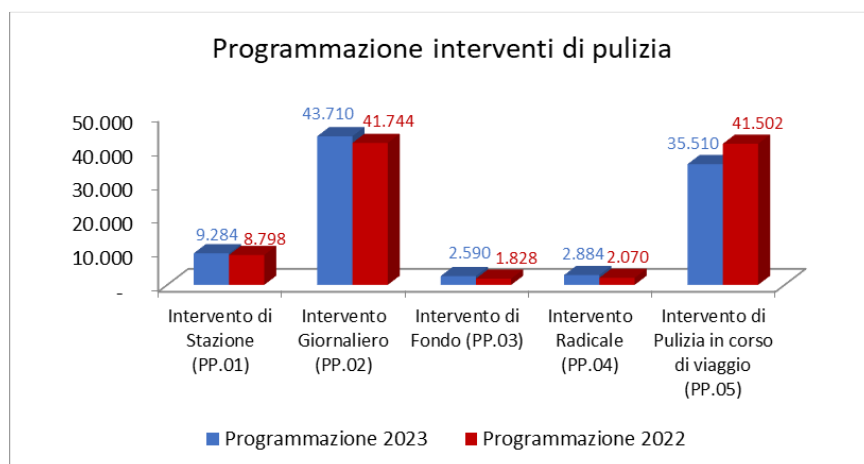
Le prestazioni facenti parte del programma di pulizia e oggetto di rilevazione sono definite nell'allegato 2 del Contratto di Servizio e sono: Intervento di Stazione, Intervento Giornaliero, Intervento di Fondo, Intervento Radicale e Intervento di Pulizia in corso di viaggio.

Considerando le diverse tipologie di intervento di pulizia, il numero complessivo degli interventi programmati nel 2023 è stato pari a 93.978 contro i 95.942 del 2022, mentre il numero degli interventi effettuati è stato di 89.990 rispetto ai 93.837 dell'anno precedente. Pertanto, si rileva una programmazione di interventi inferiore rispetto all'anno precedente (-2,05%), cui corrisponde una flessione nel rispetto della programmazione stessa (95,76% vs 97,81%).



Soffermandosi sui singoli interventi di pulizia, si evidenzia:

- un incremento nella programmazione degli Interventi di Stazione (+5,52% equivalenti a +486 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (87,5% vs 93,1%);
- un incremento nella programmazione degli Interventi Giornalieri (+4,71% corrispondenti a +1.966 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (96,4% vs 97,9%);
- un incremento nella programmazione degli Interventi di Fondo (+41,68% equivalenti a +762 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (85,0% vs 90,9%);
- un incremento nella programmazione degli Interventi Radicali (+39,32% equivalenti a +814 interventi programmati), ma un peggioramento nel rispetto del programma (85,4% vs 88,5%);
- un decremento nella programmazione degli Interventi di Pulizia in corso di viaggio (-14,44% corrispondenti a -5.992 interventi programmati), nonché un peggioramento nel rispetto del programma (98,7% vs 99,5%).





### 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).

Al riguardo si rileva quanto segue.

- La puntualità entro i 30', pari a 93,7%, presenta un trend del -1,8% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Considerando l'intera annualità, tuttavia, l'indicatore si attesta al 93,9%, valore inferiore non solo a quanto fatto registrare nel 2022 (94,4%), ma anche al valore obiettivo atteso (95,9%). Per quel che concerne i dati di dettaglio, il numero dei treni con ritardo superiore ai 30 minuti nel 2023 è pari a 2.809, ovvero 304 treni in più rispetto ai treni giunti con un ritardo superiore ai 30 minuti nel corrispondente periodo 2022.
- La puntualità entro i 60', pari a 97,5%, ha registrato, come il precedente indicatore, un delta negativo rispetto al corrispondente trimestre dell'anno precedente (-0,7%). Nel 2023, si rileva un valore pari a 97,6% ovvero -0,3 punti percentuali rispetto a quanto rilevato nel 2022. Tale valore è inferiore al valore obiettivo atteso (98,9%), nonché al valore obiettivo minimo (97,7%). In merito ai dati di dettaglio, il numero dei treni con ritardo superiore ai 60' nel 2023 è pari a 1.095, valore superiore in relazione all'anno precedente pari a 972 unità.
- La regolarità ha riscontrato un indice di rilevazione pari a 97,4%. Rispetto al quarto trimestre 2022, l'indicatore è inferiore di 0,9 punti percentuali. Complessivamente, nel 2023, tale indicatore non solo è inferiore al valore rilevato nel 2022 dello 0,7% (97,8% vs 98,5%), ma anche al valore obiettivo atteso (99,1%) e al valore obiettivo minimo per 0,8 punti percentuali (97,8% vs 98,6%). Con riguardo al dato di dettaglio, il numero dei treni programmati nel 2023 è pari a 47.038 rispetto ai 44.577 dell'anno precedente. I treni soppressi passano dai 142 del 2022 ai 415 del 2023, i treni limitati dai 281 del 2022 ai 330 del 2023 e i treni con ritardo superiore ai 120 minuti dai 246 del 2022 ai 290 del 2023. 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.
- La pulizia, in termini di Qualità Media Erogata, è risultata pari all'87,2%, indice inferiore al quarto trimestre 2022 di 1 punto percentuale. Nell'intero 2023, il livello raggiunto da tale indicatore, pur essendo superiore al 2022 (87,09% vs 85,93%), è risultato inferiore non solo al valore obiettivo atteso pari all'89,00%, ma anche al valore obiettivo minimo (88,20%).

### Dati frequentazioni

Il volume dell'offerta erogata nel 2023 risulta pari a 25.353.160 treni\*km ovvero lo 0,54% in più rispetto a quanto erogato nel 2022 (25.217.422 treni\*km).

I viaggiatori\*km presentano uno scostamento di +19,38% passando dai 3.468.255.820 del 2022 ai 4.140.265.336 del 2023.

I posti\*km registrano un trend positivo pari a +8,92%, passando dai 10.725.871.964 del 2022 agli 11.682.772.983 del 2023.

Alla luce dei valori sopra rilevati, si rappresenta quanto segue con riferimento al carico medio e al tasso di riempimento:

- il tasso di riempimento (rapporto tra viaggiatori\*km e posti\*km) osservato, pari a 35,44%, è superiore al valore riscontrato nel 2022 (32,34%). Lo scostamento positivo è da attribuire ad un incremento dei posti\*km inferiore all'aumento dei viaggiatori\*km;
- Il carico medio (rapporto tra viaggiatori\*km e treni\*km) ha registrato un miglioramento rispetto al 2022 passando da 137,53 a 163,30. Tale scostamento è legato al fatto che a una lieve variazione positiva delle percorrenze, si evidenzia un notevole incremento dei viaggiatori\*km.

	2023	2022	2021	2020
<b>Treni*km</b>	25.353.160	25.217.421	25.094.210	18.938.309
<b>Viaggiatori*km</b>	4.140.265.336	3.468.255.812	2.362.933.301	1.773.639.747
<b>Carico medio</b>	163,30	137,53	95,09	93,65
<b>Posti*km</b>	11.682.772.983	10.725.871.966	6.973.879.881	5.316.692.832
<b>Tasso di riempimento</b>	35,44%	32,34%	34,22%	33,36%

#### La qualità percepita

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 erogata del servizio, il Contratto prevede il raggiungimento di valori obiettivo che sono stati previsti in fase di sottoscrizione sino al 2019 compreso; nel luglio 2020, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'economia e delle finanze, di mantenere per gli anni 2020 e 2021 gli incrementi richiesti (rispetto all'anno n-1). Tenuto conto che la revisione contrattuale era ancora in corso di definizione nel febbraio 2023, il Ministero, in accordo con il Ministero dell'economia e finanze, ha convenuto di estendere i valori obiettivo definiti per il 2019 anche all'annualità 2023.

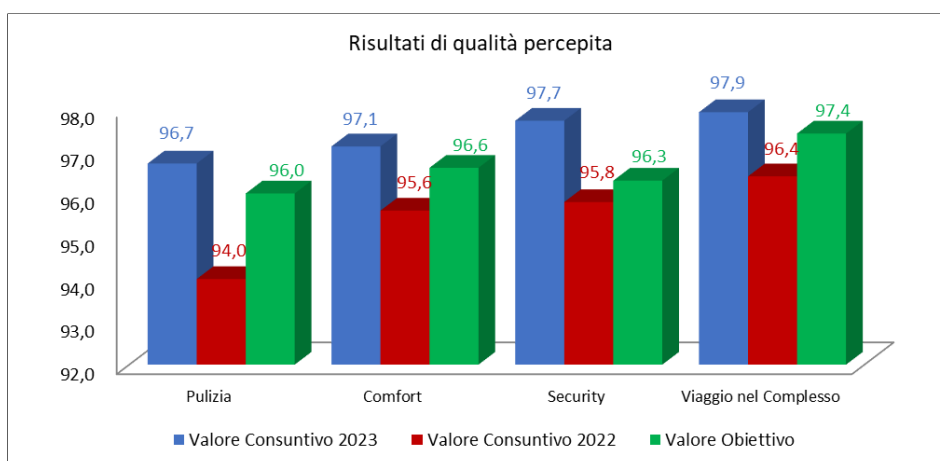
In ordine al valore delle quattro variabili, si rileva, al termine del quarto trimestre 2023, quanto segue:

**PULIZIA:** la rilevazione del quarto trimestre ha condotto ad un risultato di qualità percepita del 96,7%, ovvero +2,7 punti percentuali rispetto al 2022 (94,0%), nonché +0,7% rispetto al valore obiettivo atteso;

COMFORT: la misurazione del quarto trimestre ha portato ad un valore pari a 97,1%, superiore al 2022 (95,6%) e al valore obiettivo atteso (96,6%);

SECURITY: la rilevazione del quarto trimestre ha condotto ad un risultato del 97,7% che si colloca al di sopra del livello raggiunto nel 2022 (95,8%), nonché del valore obiettivo atteso (96,3%);

VIAGGIO NEL COMPLESSO: la misurazione del quarto trimestre ha determinato un risultato pari a 97,9% che è superiore al valore rilevato nel 2022 (96,4%), nonché al valore obiettivo atteso (97,4%).



Riguardo *il monitoraggio fisico e finanziario delle opere inserite nel Contratto di Programma parte investimenti con RFI S.p.A.*, le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e 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.

Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi - SCHEDA INTERVENTI

Importi in milioni di Euro

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 30/11/22	Produzione stimata dal 01/12/22 al 30/11/23	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/23	Avaranzamento percentuale stimato lavori al 30/11/23	Importo produzione stimata dal 01/12/22 al 31/05/23	Scostamento 1^ periodo	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/23 al 30/11/23	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/23 al 30/11/23	Scostamento 2^ periodo
1	0036 - Nodo di Palermo	1.200,00	1.077,51	18,02	1.095,53	91,29%	10,72	-3,45	7,30	6,38	-0,92
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	498,58	463,33	0,81	464,13	93,09%	0,35	1,51	0,46	1,39	0,93
3	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	369,02	320,70	12,21	332,91	90,21%	5,11	-2,60	7,11	4,60	-2,51
4	0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia	254,51	72,70	36,71	109,41	42,99%	22,79	-8,42	13,92	18,58	4,66
5	Nuova tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza (0362-s03, 0362-s04)	2.760,00	663,03	554,64	1.217,67	44,12%	249,97	-10,04	304,68	270,51	-34,16
6	1661 - Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale	90,00	55,76	2,94	58,69	65,21%	1,38	-0,61	1,55	1,35	-0,21
7	0297 - Nodo di Falconara	240,00	44,08	2,85	46,93	19,55%	2,71	1,80	0,14	1,12	0,98
8	Raddoppio Termoli-Ripalta-Lesina (npp 0142-fpr, 0142-s02, 0142-s08)	700,00	44,29	14,95	59,24	8,46%	6,83	-0,53	8,13	13,67	5,55
9	0336 - Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumeforto-Castelbuono	938,80	579,57	110,69	690,26	73,53%	40,78	-31,03	69,90	6,35	-63,55
10	P234 - Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi (npp 0240,0363,1938,0343)	7.461,53	4.019,98	734,86	4.754,84	63,72%	364,13	65,83	370,73	277,44	-83,29
	Totale	14.512,44	7.340,94	1.488,68	8.829,61	60,84%	704,76	12,45	783,92	601,39	-182,53

Le sei opere di seguito elencate hanno registrato degli scostamenti negativi in fase di rendicontazione:

- Potenziamento Orte-Falconara
- Nodo di Palermo
- Nuova tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza
- Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale
- Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono
- Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

La produzione minore, in alcuni progetti, è stata causata per lo più dai rallentamenti dei lavori a causa di un generalizzato calo della produzione per fenomeni inflattivi e difficoltà di approvvigionamento dei materiali da costruzione e delle materie prime, unitamente alle preoccupanti tensioni geopolitiche globali e alle conseguenze indotte sul mercato energetico.

Rete Ferroviaria Italiana, in linea con quanto definito dal Piano d'Impresa, ha avviato sull'intera rete nazionale il Piano Integrato Stazioni (PIS) per la riqualificazione di **oltre 600 stazioni su tutto il territorio nazionale**; tra queste, quelle più grandi in cui si muove circa il 90% dell'utenza ma anche stazioni medio-piccole di particolare rilevanza in relazione alle molteplici richieste espresse dalla collettività e dagli stakeholder istituzionali. 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.

Parole chiave del PIS sono infatti accessibilità, attrattività, traducibile in cura del decoro e sicurezza, intermodalità e digitalizzazione. Si lavora principalmente su tre ambiti distinti e complementari, a seconda delle esigenze espresse dal territorio: i fabbricati viaggiatori, le aree esterne e l'accessibilità.

I principali interventi del Piano sono sintetizzabili in:

- miglioramento del sistema complessivo di accessibilità alla stazione ed alle aree ad essa correlate per utenti con disabilità audiovisiva o con mobilità ridotta, anche temporanea;
- riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori che prevede un restyling architettonico complessivo dei manufatti esistenti e degli spazi a servizio dell'utenza, con inserimento di funzioni attrattive (svago, studentati, luoghi adibiti al co-working, presidi di primo soccorso, etc.), oltre a un miglioramento impiantistico e strutturale, sempre attraverso l'impiego di materiali innovativi e sostenibili;
- attenta pianificazione distributiva e cura estetica delle installazioni di segnaletica a garanzia di una più chiara ed agevole informazione al pubblico che possa consentire un migliore orientamento degli utenti nella stazione;
- riconnessione delle aree urbane separate fisicamente dalla presenza della linea ferroviaria;
- riqualificazione delle aree esterne limitrofe allo scalo ferroviario e dei piazzali antistanti le stazioni attraverso un restyling e una riorganizzazione degli spazi pedonali e commerciali;
- potenziamento dell'intermodalità, dando la possibilità all'utenza di raggiungere il luogo desiderato direttamente dalla stazione attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto facilmente accessibili e sostenibili;

- miglioramento del decoro, del comfort e della sicurezza reale e percepita attraverso la progettazione e l'installazione di impianti di illuminazione e l'incremento degli impianti per la videosorveglianza;
- potenziamento degli interventi dal punto di vista della sostenibilità attraverso un utilizzo più consapevole della risorsa idrica, l'incremento di aree a verde rispettando la biodiversità attraverso la scelta di arbusti e piante autoctone, l'uso di materiali sostenibili e di pannelli fotovoltaici sul fabbricato viaggiatori e/o sulle nuove pensiline e fabbricati annessi alla stazione per garantire la produzione di energia rinnovabile.

L'obiettivo per l'anno 2023 ha previsto per il Ministero la vigilanza sull'avanzamento fisico e finanziario degli interventi inseriti nella "scheda stazioni", nel rispetto dei tempi previsti dai programmi.

Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi

(Importi in milioni di euro) SCHEDA STAZIONI

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 30/11/22	Produzione stimata dal 01/1/22 al 30/11/23	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/23	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/23	Importo produzione semestrale stimata dal 01/1/22 al 31/05/23	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/22 al 31/05/23	Scostamento 1^ periodo	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/23 al 30/11/23	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/23 al 30/11/23	Scostamento 2^ periodo
1	P055_A - Piano Stazioni (inalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	3.046,90	960,70	242,24	1.202,94	39,48%	140,76	90,39	-50,37	101,48	90,66	-10,82
2	A1004C - Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	2.615,82	504,14	53,36	557,50	21,31%	27,21	14,00	-13,21	26,15	13,90	-12,25
	Totale	5.662,72	1.464,84	295,60	1.760,44	31,09%	167,97	104,39	-63,57	127,63	104,56	23,07

n.	STAZIONI da completare/attivare	entro il 31/05/2023	n.stazioni attivate/completate entro il 31/05/2023	entro il 30/11/2023	n.stazioni attivate/completate entro il 30/11/2023
1	Porte nelle Alpi (interventi sul piazzale sud)	x	x		
2	Val d'Ala	x	x		
3	Forte dei Marmi	x	x		
4	Jesi (accessibilità 2a fase)			x	x
5	Vibo Valentia - Pizzo (Restyling Fabbriato Viaggiatori)			x	x
6	Crema (accessibilità)			x	x
	Totale stazioni (n.)	3	3	3	3



Di seguito si riportano le schede di dettaglio degli interventi realizzati nelle stazioni di Ponte nelle Alpi, Val d'Ala, Forte dei Marmi, Jesi, Vibo Valentia – Pizzo e Crema.

**La Stazione di Ponte nelle Alpi** – Polpet, in provincia di Belluno, è una stazione ferroviaria posta sul crocevia delle linee a semplice binario Calalzo-Padova e Ponte nelle Alpi – Conegliano a servizio della cittadina di Ponte nelle Alpi e della sua frazione Polpet, presso la quale è ubicata. La stazione di tipo passante in superficie dispone di tre binari per il servizio passeggeri e si sviluppa nelle vicinanze della strada statale 51 di Alemagna e sarà prossimamente sede dell'interscambio ferro-gomma durante i prossimi giochi olimpici invernali Milano–Cortina 2026. Per questo impianto transitano ogni anno circa 217.436 persone (saliti e scesi) (anno 2019) – circa 596 al giorno. Il riordino delle aree esterne sul fronte sud di stazione, oggetto di questo intervento, si colloca in coda ad una serie di interventi sul nodo che hanno già lavorato sull'adeguamento dell'accessibilità ferroviaria - H55, sezione banchine, percorsi tattili, pensiline, sottopasso, ascensori - ed è il secondo stralcio di una serie di interventi che stanno interessando il compendio in vista delle olimpiadi. In questa fase si è intervenuti su una superficie pari a circa 4500 mq, quasi tutti di proprietà ferroviaria (solo una piccola parte è costituita da viabilità pubblica), destinati a nuovi parcheggi per veicoli privati, moto, per persone a mobilità ridotta, a percorsi pedonali, a due fermate per gli autobus del Trasporto Pubblico Locale ed extraurbano e alla nuova viabilità di collegamento con la rete stradale urbana. L'intervento, oltre ad assolvere alla propria funzione di accessibilità, mette in connessione, fungendo da filtro, gli interventi limitrofi di adeguamento ferroviario della fermata di Stazione e quello di iniziativa privata relativo alla costruzione di un centro commerciale.

In sintesi, sono stati effettuati interventi per la viabilità, i percorsi pedonali, i parcheggi, l'impianto di illuminazione e l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche

**La fermata Val d'Ala** situata a Roma è ubicata nel quadrante nord-est della città, nella porzione del Municipio 3 - Montesacro (quartieri delle Valli-Conca d'Oro-Prati Fiscali) posta a ridosso del corso del fiume Aniene, in prossimità del Parco delle Valli, ed a circa 1 km della fermata metro della linea B - Conca d'Oro. La fermata è stata attivata nel 2009 ed ha svolto servizio passeggeri fino al 2014. L'obiettivo dell'intervento è stato quello di riattivare la fermata, come prolungamento delle relazioni FL2 (Roma – Tivoli/Avezzano), attraverso interventi di restyling (con ripristino delle condizioni di decoro, compromesse conseguentemente al periodo di chiusura della fermata), di locali adeguamenti normativi e miglioramento funzionale, senza alterare tipologia e caratteristiche dell'impianto originario; ciò consente di servire un bacino potenziale di oltre 100 mila persone (se si considerano i residenti e gli addetti che gravitano nel raggio di 3 chilometri e che possono raggiungere la fermata attraverso la rete ciclabile esistente, le linee del trasporto pubblico urbano o mezzi privati / condivisi) con un bacino potenziale di oltre 35mila persone in grado di raggiungere la fermata a piedi. Gli ambiti di intervento eseguiti hanno riguardato l'area esterna, i due marciapiedi (banchine e pensiline) ed il sottopasso.

**La stazione di Forte dei Marmi-Seravezza-Querceta** è una stazione ferroviaria posta sulla linea Genova-

Pisa e rappresenta, insieme a quella di Pietrasanta, una delle destinazioni importanti per i viaggiatori diretti in Versilia. L'impianto si trova nel centro di Querceta, frazione del comune di Seravezza, mentre la denominazione privilegia la località turistica più nota della Versilia, Forte dei Marmi. La stazione di tipo passante in superficie dispone di tre binari per servizio passeggeri, il primo dei quali dedicato prevalentemente ai treni che viaggiano verso La Spezia, il secondo per quelli in direzione di Pisa, mentre il terzo viene utilizzato per le precedenza. La stazione si sviluppa lungo la strada statale Aurelia con ristretto spazio antistante disponibile, mentre è presente lato monte un ampio piazzale che il Comune utilizza come parcheggio auto e TPL. Per questo impianto transitano ogni anno circa 558.400 persone (saliti e scesi) (anno 2019) – circa 1.860 al giorno. La stazione è classificata da RFI nella categoria Silver. L'obiettivo generale delle opere è stato quello di aumentare la capacità attrattiva del servizio ferroviario nel pieno rispetto dei criteri di sicurezza e funzionalità. L'aspetto architettonico d'insieme offre un miglioramento complessivo in termini di uniformità dei caratteri visivi identitari dell'infrastruttura e di riconoscibilità. Allo stato attuale risultano completate tutte le attività realizzative, dal restyling del Fabbricato Viaggiatori, all'adeguamento dell'accessibilità ferroviaria con adeguamento di marciapiedi, di installazione dei percorsi tattili, di riqualificazione di pensiline su primo e secondo marciapiede, servizi igienici, rifacimento totale dell'uscita del sottopassaggio lato monte, riqualificazione del sottopasso e delle scale, realizzazione degli ascensori, alle sistemazioni sul piazzale esterno di stazione. Gli interventi sul fabbricato viaggiatori, di riqualificazione delle pensiline, per l'avvio dei quali è stato necessario l'ottenimento di un parere della Soprintendenza ai beni culturali, in relazione ai vincoli territoriali presenti sull'area, hanno portato alla riorganizzazione degli spazi interni dotando la stazione di un atrio accessibile dall'esterno, una sala d'attesa accessibile dalla banchina, e nuovi servizi igienici, anch'essi accessibili dalla banchina, ed anche di quelli esterni.

**La stazione di Jesi** è situata sulla linea ferroviaria Orte-Falconara tra la fermata di Pantiere - Castelbellino (a ovest) e la stazione di Chiaravalle (a est): la tratta in cui si inserisce tale stazione è a doppio binario elettrificato e si sviluppa parallelamente alla SS 76 della Val d'Esino. L'impianto di stazione, oltre che dal Fabbricato Viaggiatori e dal relativo piazzale, è costituito da:

- 3 marciapiedi per servizio viaggiatori nonché di un marciapiede riservato al personale FS addetto al servizio merci, non aperto al pubblico;
- 3 pensiline a servizio dei marciapiedi I, II e III, di cui una addossata al FV;
- 1 sottopasso a servizio dei marciapiedi aperti al pubblico;
- 1 sottopasso comunale con funzione di attraversamento urbano con accesso dal piazzale antistante il FV ed uscita sul parcheggio dell'area urbanizzata oltre il sedime ferroviario.

Nella stazione di Jesi sono stati contrattualizzati e avviati sia gli interventi di miglioramento dell'accessibilità ai marciapiedi e di superamento delle barriere architettoniche che quelli di riqualificazione e adeguamento sismico del Fabbricato Viaggiatori e dell'area esterna antistante.

A dicembre 2023, risultano completate tutte le attività realizzative contrattualizzate per gli interventi di miglioramento dell'accessibilità.

In sintesi, sono stati effettuati interventi per l'adeguamento delle banchine (innalzamento del marciapiede, installazione ascensori, realizzazione seconda rampa di scale, riqualificazione sottopasso ferroviario, prolungamento e

pavimentazione dei marciapiedi II e III, già adeguati ad h55 cm con precedenti interventi. La nuova pavimentazione è comprensiva di percorsi tattili.

**La stazione di Vibo Valentia - Pizzo** si inserisce lungo l'asse Reggio Calabria-Battipaglia tra le stazioni di Rosarno (a sud) ed Lamezia Terme C.Le (a nord): il tracciato è a doppio binario elettrificato e si sviluppa nell'entroterra, parallelo all'autostrada. Lo scalo principale della Provincia di Vibo Valentia è quello di Vibo Valentia-Pizzo, dotato di biglietteria e di personale di stazione.

A dicembre 2023 risultano completate tutte le attività realizzative sottoscritte nei contratti per:

- Riqualficazione del fabbricato viaggiatori della Stazione ferroviaria di Vibo Valentia – Pizzo;
- Lavori di innalzamento a quota H55 del 1° marciapiede della Stazione di Vibo Valentia – Pizzo;
- Lavori di innalzamento a quota H55 del 3° marciapiede della Stazione di Vibo Valentia – Pizzo.

In sintesi, gli interventi di adeguamento hanno interessato:

- il fabbricato viaggiatori, con l'innalzamento h55 cm della nuova pavimentazione interna in gres porcellanato, la realizzazione del rivestimento in gres di diverso colore, dei nuovi impianti tecnologici (bagni, illuminazione, informazioni al pubblico - IaP, televisioni a circuito chiuso – TVCC), dei Percorsi ridotta mobilità
- PRM con relative mappe, del controsoffitto in cartongesso, di pareti a verde verticale e di tutti i lavori accessori di completamento;
- il giardino, con realizzazione di una nuova pensilina ombreggiante, il restyling delle aree esterne al fabbricato viaggiatori, la sostituzione degli infissi e l'installazione della facciata ventilata, innalzamento marciapiede esterno h 55 cm, installazione segnaletica fissa di divieto e identificazione.

**La stazione di Crema** è una stazione ferroviaria posta sulla linea Treviglio-Cremona all'interno della città di Crema. La stazione, gestita da RFI, è dotata di un fabbricato viaggiatori composto di tre corpi in muratura. Quello centrale è a due piani, quelli laterali ad un solo piano. Osservando l'edificio dal piazzale, il corpo di sinistra ospita la sala d'aspetto, quello di destra il bar-tabacchi. Una pensilina protegge i tre ingressi che danno sull'atrio, un'altra pensilina si trova verso il lato della linea per proteggere i passeggeri del primo binario. In linea con la stazione si trovano la colonna idraulica (che un tempo riforniva di acqua le locomotive a vapore) e la vecchia abitazione del casellante che governava il passaggio a livello di Viale Santa Maria della Croce. La stazione è dotata di un piazzale binari composto da due binari passanti e uno per le precedenza; è presente anche un binario morto in direzione Cremona. La stazione è stata oggetto di una ristrutturazione durata fino al 2023, durante la quale è stata demolita la banchina di accesso al binario 2, sono state riqualficate le coperture e banchine di accesso ai binari 1 e 3, ed è stato costruito un nuovo sottopassaggio (dotato di ascensori) per permettere l'accesso al binario 3.

A dicembre 2023 risultano completate tutte le attività realizzative sottoscritte nei contratti per:

- Progettazione esecutiva e realizzazione dell'adeguamento accessibilità alla STI PRM marciapiedi ad h.55 con relative pensiline di copertura;
- realizzazione del sottopasso pedonale con relative scale ed ascensori nella stazione di Crema.

In sintesi, gli interventi di adeguamento hanno interessato il fabbricato viaggiatori, con area esterna di ingresso, il fabbricato bagni, il fabbricato merci, il sottopasso viaggiatori, con l'inserimento degli ascensori, i marciapiedi, i percorsi tattili e la segnaletica e le pensiline.

Per quanto concerne ***Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci***, è stata prevista una misura specifica dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.

In particolare, c'è un investimento di 145 milioni di euro relativo al rinnovo di locomotive merci e carri obsoleti o loro ammodernamento mediante aggiornamento e potenziamento e l'elettificazione, con eventuale installazione di impianti di controllo da remoto, dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio per ridurre i tempi di manovra e l'utilizzo di mezzi di smistamento ad alimentazione diesel e, di conseguenza, le emissioni inquinanti. Erano previsti incentivi pari al 30% per la sostituzione dei locomotori in caso di rottamazione, 20% per l'inserimento di nuovi locomotori senza rottamazione, al 30% per i carri ferroviari di nuova generazione con rottamazione e dal 100% per l'adeguamento ed elettificazione dei raccordi sulla rete di RFI.

Al fine di migliorare la ripartizione modale della mobilità delle merci a favore del ferroviario, è importante il rinnovo con rottamazione ed il refitting della parte obsoleta dell'attuale parco merci (locomotori, carri, unità di trasporto intermodale), nonché delle infrastrutture di supporto al trasferimento merci su ferrovia, al fine di garantire un minor impatto ambientale e del rumore.

Tenuto conto che la Commissione europea, con Decisione n.C (2023) 4747 final del 17 luglio 2023, ha approvato la misura che è stata pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (C327) del 15 settembre 2023 e che tale decisione rientra nella fattispecie individuata dal comma 2 dell'art 297 del TFEU in ragione del fatto che la stessa autorizza aiuti di Stato per interventi di contribuzione verso molteplici potenziali destinatari non esplicitamente designati nel testo della medesima, i termini per il conseguimento degli obiettivi iniziali, intermedie e finali del Fondo Complementare sono sospesi per un periodo corrispondente a 25 mesi. La competente struttura del Ministero, previa consultazione pubblica con gli stakeholder, ha predisposto uno schema di decreto attuativo che, oltre a recepire le indicazioni riportate nella Decisione UE, ha riformulato le tempistiche di attuazione del procedimento. Si ritiene che nel corso del 2024 si potrà dare seguito alle attività previste per l'obiettivo in questione.

## Priorità politica 4 – “Miglioramento dell’efficacia dell’azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture”

### Obiettivi strategici correlati:

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

L’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 semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi ha coinvolto tutte le strutture del Ministero, in particolare per il ***rafforzamento delle azioni previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza con particolare riguardo alla gestione dei fondi europei, del PNRR e del PNC*** e per il ***miglioramento della performance, con particolare attenzione al rispetto delle scadenze e alla tempestiva emanazione dei decreti attuativi, attraverso l’uso continuo del sistema di controllo di gestione (Sigest)***.

Al fine di proseguire nelle azioni di ***prevenzione della corruzione*** attraverso l’attuazione della sottosezione “rischi corruttivi e trasparenza” del PIAO, adottato con decreto del Ministro del 31 gennaio 2023 n. 15, sono state poste in essere azioni finalizzate ad innalzare il livello di sensibilizzazione e promozione della cultura della corruzione, intesa nella sua accezione più ampia, che integra alla violazione delle regole di rilevanza penale il più articolato concetto di “maladministration”, ovvero come utilizzo inefficace e inefficiente delle risorse umane, economiche e strumentali, nonché di incapacità organizzativa e di incompetenza.

Nello specifico, per il 2023, è stato richiesto di verificare l’idoneità delle misure individuate per prevenire/trattare il rischio “corruzione”, in particolare per le attività a rischio medio alto e per le attività connesse alla gestione dei fondi europei, del PNRR e del PNC attraverso la valorizzazione di indicatori di monitoraggio per tipologia di misura.

Le strutture hanno indicato anche le cause che eventualmente hanno ostacolato, ridotto, ritardato o modificato l’applicazione della misura medesima o ne hanno determinato il riesame. Il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ha anche riferito che sono stati acquisiti, conformemente ai risultati attesi, i contributi dei centri di responsabilità amministrativa, completi dei dati

relativi alla rendicontazione degli indicatori di monitoraggio delle misure di prevenzione della corruzione adottate, per ciascuna articolazione organizzativa centrale e periferica.

Sul tema della **trasparenza** sono state sollecitate le strutture del Ministero ad una verifica puntuale della pubblicazione e dell'aggiornamento delle informazioni contenute nella sezione “*Amministrazione Trasparente*” del sito istituzionale, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 e successive modificazioni ed integrazioni.

Il livello di adempimento degli obblighi di trasparenza risulta complessivamente soddisfacente. L'attività di monitoraggio ha fatto emergere, in alcuni circostanziati casi, lievi carenze nella qualità delle informazioni. Complessivamente sono state comunque assicurate l'integrità, l'aggiornamento, la completezza e la tempestività nella pubblicazione mentre è mancata talvolta l'accuratezza del dato pubblicato ovvero il dato risultava pubblicato in una sottosezione non corretta. Le restanti criticità sono dovute alla complessa struttura del Ministero, articolata a livello centrale e periferico.

Dal 2022, con l'entrata in vigore del dPCM del 23 dicembre 2020 n. 190 art. 15 comma c), è stato istituito l'Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi. Il direttore dell'ufficio ricopre anche il ruolo di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190. Questa scelta organizzativa ha consentito di individuare una struttura di supporto al Responsabile che raccoglie le competenze in materia di trasparenza e anticorruzione.

Il **sistema informativo di controllo di gestione e di monitoraggio della performance**, Sigest, fa parte del sistema dei controlli del Ministero ed assume carattere strategico negli ambiti della pianificazione economica e finanziaria, della trasparenza dell'attività amministrativa, dell'uso delle risorse pubbliche, della prestazione dei servizi erogati, del monitoraggio degli obiettivi definiti nei documenti di programmazione e della valutazione individuale. In tale ultimo ambito, nel quadro delle iniziative tese alla semplificazione dei procedimenti ed avuto riguardo ai notevoli ritardi registratisi negli scorsi anni, la comunicazione dei punteggi relativi ai comportamenti organizzativi avviene tramite il Sigest, che è stato opportunamente implementato per accertare automaticamente, ai fini della valutazione, il rispetto dei termini previsti dal Sistema di misurazione e valutazione della *performance* del Ministero.

Tutte le strutture complessivamente hanno operato nel rispetto dei tempi del controllo di gestione e del monitoraggio della performance, salvo qualche caso di ritardo nella fase relativa all'inserimento dei dati mensili del personale che ha fatto registrare per alcune strutture delle percentuali di raggiungimento dell'obiettivo pari a circa il 99%.

## 4.2 Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero

L'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*”.



Le azioni di orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero hanno riguardato *l'elaborazione e monitoraggio delle sotto-sezioni del PIAO relative all'organizzazione del lavoro agile, al fabbisogno e alla formazione del personale, alle pari opportunità e all'equilibrio di genere e l'attuazione e aggiornamento del Piano per la gestione sostenibile del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale.*

Il *Piano Integrato di Attività e Organizzazione, nel seguito PIAO*, è stato introdotto dall'articolo 6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113. È un documento unico di programmazione e governance che dal 2022 assorbe molti dei Piani che le amministrazioni pubbliche erano tenute a predisporre annualmente: performance, fabbisogni del personale, parità di genere, lavoro agile, anticorruzione. L'introduzione del PIAO ha consentito al MIT di imprimere un ulteriore cambio di passo alla propria programmazione: la creazione di Valore Pubblico è divenuta la "stella polare" cui tendono non solo gli obiettivi di performance, ma anche gli obiettivi degli ulteriori strumenti programmatori che nel PIAO sono confluiti, mettendoli a sistema ed evitando che l'inseguimento di performance attese non coerenti fra loro si trasformi in una serie di attività scomposte, adempimentali e autoreferenziali. I contenuti che costituiscono le diverse sezioni del Piano integrato di attività e organizzazione sono stati elaborati dalle strutture competenti con tempistica adeguata all'adozione da parte del Ministro nei termini previsti con D.M. 31 gennaio 2024, n.15. Il documento contiene anche la strategia e gli obiettivi inerenti alla *formazione del personale del Ministero.*

Rispetto alla formazione il Ministero prevede lo sviluppo, il rafforzamento e la valorizzazione professionale delle competenze delle risorse umane attraverso una formazione continua e specialistica con l'obiettivo di raggiungere tutte le tipologie di personale, anche attraverso l'utilizzazione di forme di e-learning, dedicando specifici percorsi formativi in base alla formazione di provenienza e alle pregresse esperienze professionali. Allo stesso tempo nel Piano è prevista una formazione che coinvolga professionalità interne, per il trasferimento di competenze a favore del personale neoassunto.

In coerenza con gli obiettivi strategici, viene intensificata la formazione mirata alla gestione sostenibile dell'Amministrazione e al rafforzamento delle competenze e delle conoscenze nell'ambito della trasformazione digitale connessa al cambiamento strutturale che attraversa la Pubblica Amministrazione.

Nel corso del 2023 la formazione e l'aggiornamento del personale, è in linea con gli interventi formativi programmati. Le aree oggetto di formazione sono state management pubblico, trasformazione digitale, gestione e sviluppo delle risorse umane, trasparenza amministrativa, contratti pubblici, bilancio e contabilità (attivate dalla SNA). Ulteriore opportunità formativa è stata fornita tramite il portale Syllabus, con corsi relativi allo sviluppo delle competenze digitali. È stato promosso, con la collaborazione di altri partner istituzionali, un piano didattico in materia di contratti pubblici denominato "Piano nazionale di formazione per l'aggiornamento professionale del Responsabile Unico del Procedimento (RUP)" finalizzato alla professionalizzazione delle stazioni appaltanti. L'Amministrazione ha anche aderito al Progetto Valore PA, promosso e finanziato dall'INPS in convenzione con i più importanti atenei italiani e ha promosso e incentivato, inoltre, il proprio personale all'iniziativa PA 110 e lode, che consente ai dipendenti di



iscriversi a condizioni agevolate a corsi di laurea, Master e corsi di specializzazione di interesse per l'attività dell'Amministrazione.

Infine, è proseguito il ciclo formativo iniziale per esaminatori di guida, insieme all'avviamento dei corsi di formazione e/o aggiornamento per i servizi di Polizia Stradale e dato ampio spazio ai Master universitari, alla formazione in materia di salute e sicurezza, alla formazione in materia di anticorruzione, di etica pubblica, di trattamento dati personali e diritto allo studio.

Per quanto riguarda l'attuazione delle azioni positive programmate nel Piao, l'Amministrazione si è impegnata per intraprendere azioni finalizzate a realizzare quanto pianificato. Al fine di favorire le politiche di conciliazione tra tempi di lavoro professionale ed esigenze di vita privata e familiare, a titolo esemplificativo, si evidenzia che sono stati ampliati i posti disponibili (da 18 a 27) del micronido aziendale sito in una sede ministeriale di Roma. Al contempo il Ministero, tenuto conto che il micronido di un'altra delle sedi della città non era più accessibile, ha stipulato convenzioni con asili nido di altre pubbliche amministrazioni, al fine di sostenere i lavoratori della sede e garantire la continuità scolastica ai bambini che usufruivano dell'asilo.

Come negli anni precedenti è stato effettuato l'aggiornamento del ***Piano per la gestione sostenibile del Ministero***, orientato alla riduzione dei consumi e all'adozione di fonti energetiche sostenibili. Nel corso del 2023 sono stati portati avanti controlli ed ispezioni tesi a verificare quantitativamente e qualitativamente i consumi delle sedi del Ministero e attivati tutti gli interventi previsti.

## **TAVOLE**

Tavola 1  
pag. 1 di 3

# Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2023

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
007 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
			0008 Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto
013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	001 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0001 Spese di personale per il programma
	002 Autotrasporto ed intermodalità	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0002 Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione
			0003 Interventi per la sicurezza stradale
			0001 Spese di personale per il programma
	004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0002 Sistemi e servizi di trasporto intermodale
			0003 Interventi in materia di autotrasporto
	005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	6 DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo
			0001 Spese di personale per il programma
			0002 Interventi sulle infrastrutture ferroviarie
			0003 Interventi per la sicurezza e la vigilanza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali

Tavola 1  
pag. 2 di 3

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	006 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Concorso dello Stato al trasporto pubblico locale
			0004 Interventi a favore delle linee metropolitane
			0005 Interventi a favore di ferrovie in concessione ed in gestione governativa
	009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	3 DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	0001 Spese di personale per il programma
			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
			0004 Infrastrutture portuali
			0005 Interventi per l'industria navalemeccanica
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	005 Sistemi idrici e idraulici	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0001 Spese di personale per il programma
			0002 Interventi nel settore idrico
			0003 Interventi in materia di dighe
	009 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	5 CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI	0001 Spese di personale per il programma
			Supporto tecnico-scientifico, amministrativo e di certificazione in materia di opere pubbliche
	010 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E 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

Tavola 1  
pag. 3 di 3

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI			
Missione	Programma	Centro di Responsabilità	Azione
014 Infrastrutture pubbliche e logistica	010 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0005 Accordi internazionali e grandi eventi
			0006 Interventi di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi
			0007 Infrastrutture carcerarie
			0008 Realizzazione del sistema MOSE
	011 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	6 DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI	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 viarie
			0006 Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo pedonali
			Sviluppo del territorio, progetti internazionali e infrastrutture per la mobilità sostenibile
			0007
019 Casa e assetto urbanistico	002 Politiche abitative, urbane e territoriali	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E 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
032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002 Indirizzo politico	1 GABINETTO E UFFICI DI DIRETTA COLLABORAZIONE ALL'OPERA DEL MINISTRO	0001 Ministro e Sottosegretari di Stato 0002 Indirizzo politico-amministrativo 0003 Valutazione e controllo strategico (OIV) 0004 Fondi da ripartire alimentati dal riaccertamento dei residui passivi perenti
	003 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	0001 Spese di personale per il programma 0002 Gestione del personale 0003 Gestione comune dei beni e servizi

MISURAZIONE E PROGETTAZIONE DI INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - ESERCIZIO FINANZIARIO 2023



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

### *Tavola 2 – Personale civile*

<i>Qualifiche</i>	Presenti in servizio al 31 dicembre 2022	Presenti in servizio al 31 dicembre 2023
Dirigenti 1 fascia	38	41
Dirigenti 2 fascia	151	156
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>189</b>	<b>197</b>
Area funzionari	2.598	2.479
Area assistenti	3.403	3.270
Area operatori	124	103
<b>Totale Aree</b>	<b>6.125</b>	<b>5.852</b>
<b>TOTALE</b>	<b>6.314</b>	<b>6.049</b>



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

### Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	Dotazione organica		Personale in servizio	
	2022	2023	2022	2023
Ufficiali Ammiragli	20	20	17	18
Ufficiali superiori	564	564	757	757
<b>Totale dirigenti</b>	<b>584</b>	<b>584</b>	<b>774</b>	<b>775</b>
Ufficiali	681	681	553	543
Sottufficiali	4.100	4.100	4.246	4.226
Graduati	3.730	3.880	3.201	3.164
Truppa	1.775	1.775	1.514	1.413
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.286</b>	<b>10.436</b>	<b>9.514</b>	<b>9.346</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.870</b>	<b>11.020</b>	<b>10.288</b>	<b>10.121</b>





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

Tavola 3 – Personale civile

Categorie professionali	Numero addetti							
	Tempo indeterminato				Tempo determinato			
	Parttime		Tempo pieno		Totale			
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Dirigenti 1° fascia			34	37	4	4	38	41
Dirigenti 2° fascia			126	127	25	29	151	156
Totale			160	164	29	33	189	197
Area funzionari	138	127	2.419	2.340	41	12	2.598	2.479
Area assistenti	271	242	3.131	3.027	1	1	3.403	3.270
Area operatori	9	9	115	94	0	0	124	103
Totale	418	378	5.665	5.461	42	13	6.125	5.852
Retribuzione media								2023
								86.372,82
								67.564,91
								36.588,17
								30.127,28
								28.631,03

Fonte dati: Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio  
Personale delle aree: comprende il personale MIT in comando ad altre pubbliche amministrazioni, non comprende il personale di altre pubbliche amministrazioni in comando al MIT  
Dirigenti: comprende i dirigenti di altre pubbliche amministrazioni aventi incarico al MIT e non comprende i dirigenti ruolo MIT con incarico ad altre pubbliche amministrazioni  
Per il dato relativo alla retribuzione media gli importi sono stati forniti dal MEF



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

### Tavola 3 bis – Personale militare

Qualifiche	Personale in servizio	
	2022	2023
Ufficiali Ammiragli	17	18
Ufficiali superiori	757	757
<b>Totale dirigenti</b>	<b>774</b>	<b>775</b>
Ufficiali	553	543
Sottufficiali	4.246	4.226
Graduati	3.201	3.164
Truppa	1.514	1.413
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>9.514</b>	<b>9.346</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.288</b>	<b>10.121</b>

Tavola 4  
Pag. 1 di 7



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2023 correlati alle priorità politiche

### Priorità Politica 1: AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITÀ E DELLE PERSONE

Dipartimento	Obiettivo strategico	Obiettivo operativo
A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali	<b>Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta</b>	Miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione tecnica dei progetti di manutenzione
B - Dipartimento per la mobilità sostenibile	<b>"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030": orientamento di campagne informative e di comunicazione per una mobilità corretta e rispettosa della legalità</b>	Affidamento delle attività di ideazione e diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale
D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto	<b>Garantire la ricerca e 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 e il rafforzamento della cooperazione internazionale</b>	Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo
		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)
		Incremento della prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima
		Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione
	<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>	Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'Unione Europea
		Migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza
		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

Tavola 4  
Pag. 2 di 7

<b>Dipartimento</b>	<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>
E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici	<b>Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal 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
		Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma ANAS S.p.A., anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo
		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
		Messa a disposizione della banca dati nazionale delle opere pubbliche e impulso al suo continuo aggiornamento da parte degli enti attuatori
		Attuazione degli interventi relativi al monitoraggio tecnologico delle opere d'arte stradali, previsti dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati

Tavola 4  
Pag. 3 di 7

**Priorità politica 2 - SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI**

<b>Dipartimento</b>	<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>
A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali	<b>Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l'approvazione della riforma della governance del settore dell'approvvigionamento idrico</b>	Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell'ottica dell'adattamento ai cambiamenti climatici, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi), anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Programma innovativo qualità dell'abitare", previsti dalla linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" nell'ambito della componente M5C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Programma Safe, green and social", previsti dalla linea di intervento "Efficientamento edifici pubblici" nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi di "Efficientamento delle cittadelle giudiziarie", previsti dalla linea di intervento "Efficientamento edifici pubblici" nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR
		Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per minori previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR
		Attuazione del Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei comuni e degli ex IACP comunque denominati
		Impulso alla realizzazione e al completamento delle opere attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo dei fondi "progettazione degli enti locali", "progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese" e "salva opere"

Tavola 4  
Pag. 4 di 7

**Priorità politica 2 - SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI,  
ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI**

<b>Dipartimento</b>	<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>
B - Dipartimento per la mobilità sostenibile	<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali</b>	Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle "infrastrutture per le ZES", previsti dalla "Strategia nazionale per le aree interne", nell'ambito della componente M5C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici	<b>Efficientamento dell'involucro edilizio</b>	Redazione di un documento contenente le linee di indirizzo per la progettazione di una componente dell'involucro edilizio, la facciata, che tenga conto anche dello sviluppo di sistemi costruttivi e materiali aventi caratteristiche tecniche e tecnologiche innovative
	<b>Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)</b>	Tempestiva emanazione dei pareri da parte del Comitato speciale PNRR
E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici	<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza</b>	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 correttivi
		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
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie turistiche, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione della Strategia Nazionale Aree interne - miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della Componente M5C3 del PNRR



Tavola 4  
Pag. 5 di 7

**Priorità politica 3 - AUMENTO DELL' EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ  
DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

<b>Dipartimento</b>	<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>
B - Dipartimento per la mobilità sostenibile	<b>Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile</b>	Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Rinnovo autobus TPL", previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M2C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Rinnovo treni TPL", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Trasporto rapido di massa", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e, in particolare, degli interventi elencati nella tabella allegata, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		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
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle "Ciclovie urbane", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Potenziamento delle linee ferroviarie regionali finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1
	<b>Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale</b>	Attuazione e monitoraggio degli "interventi portuali" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Piano nazionale del Cold ironing" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto "Navigazione green", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati



Tavola 4  
Pag. 6 di 7

<b>Dipartimento</b>	<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>
B - Dipartimento per la mobilità sostenibile	<b>Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei</b>	Attuazione e monitoraggio degli interventi di "Digital innovation dei sistemi aeroportuali", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Coordinamento delle attività di predisposizione del Piano nazionale degli aeroporti, elaborando una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori e integrando il trasporto aereo con quello ferroviario per la riduzione degli impatti ambientali
C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici	<b>Rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata</b>	Aggiornamento delle Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale
E - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici	<b>Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci</b>	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
		Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati
		Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR - sub investimento 1 "Rinnovo locomotive merci e carri obsoleti e elettrificazione raccordi ferroviari RFI"

Tavola 4  
Pag. 7 di 7

**Priorità politica 4 - MIGLIORAMENTO DELL'EFFICACIA DELL'AZIONE DEL  
MINISTERO E GESTIONE SOSTENIBILE DELLE SUE  
STRUTTURE**

<b>Dipartimento</b>	<b>Obiettivo strategico</b>	<b>Obiettivo operativo</b>
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>Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi</b>	<i>Rafforzamento delle azioni previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza con particolare riguardo alla gestione dei fondi europei, del PNRR e del PNC</i>
		<i>Miglioramento della performance, con particolare attenzione al rispetto delle scadenze e alla tempestiva emanazione dei decreti attuativi, attraverso l'uso continuo del sistema di controllo di gestione (Sigest)</i>
A - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali	<b>Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero</b>	<i>Attuazione e aggiornamento del Piano per la gestione sostenibile del Ministero, con attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale</i>
		<i>Elaborazione e monitoraggio delle sotto-sezioni del PIAO relative all'organizzazione del lavoro agile, al fabbisogno e alla formazione del personale, alle pari opportunità e all'equilibrio di genere</i>



## Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2023

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

Tavola 5  
pag. 1 di 3

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2022 (d)	2023 (d)	2024 (e)	2025 (e)	2022	2023	2022	2023	2022	2023	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' E DELLE PERSONE	978.006	983.282	935.346	947.646	929.260	932.823	864.011	919.797	10.613	10.933		X	
		Totale	978.006	983.282	935.346	947.646	929.260	932.823	864.011	919.797	10.613	10.933			
	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' E DELLE PERSONE	396.326	418.334	338.592	313.848	329.477	362.099	300.639	325.578	2.828	2.588		X	
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	1.072.763	533.088	274.019	329.176	1.052.330	528.632	990.259	513.164,00	62	75		X	
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	159.501	89.196	74.189	74.160	151.783	86.357	145.010	60.813	38	36		X	
	13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	734.431	1.089.197	1.009.457	884.362	562.020	866.926	681.672	756.878	45	48		X	
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	8.635.294	8.799.121	8.267.796	7.875.312	8.625.696	8.799.678	5.448.627	7.794.806	55	52		X	
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	1.556.829	1.361.470	1.334.063	1.155.658	1.515.621	1.350.972	1.232.871	1.135.763	138	126		X	
	Totale		12.555.144	12.290.406	11.298.116	10.632.516	12.236.927	11.994.664	8.799.078	10.587.002	3.166	2.925			

Tavola 5  
pag. 2 di 3

123

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2022 (d)	2023 (d)	2024 (e)	2025 (e)	2022	2023	2022	2023	2022	2023	A	B	C
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi tirici e idraulici	Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici	340.114	388.848	317.425	362.773	291.937	184.471	198.527	71.013	110	118		X	
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici	12.556	13.013	8.492	8.660	9.874	12.432	8.919	9.459	56	65		X	
	14.10 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche comunità	Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici	2.901.955	2.948.769	1.615.829	576.526	2.875.209	2.923.938	584.606	1.753.185	1.409	1.491		X	
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici	4.635.988	4.548.664	4.306.356	3.766.451	4.523.955	4.527.532	4.020.517	4.215.548	306	356		X	
	Totale		7.890.613	7.899.294	6.248.102	4.714.410	7.700.975	7.648.373	4.812.569	6.049.205	1.881	2.030			
19. Casa e assetto urbano e territoriale	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	Sviluppo delle infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici	972.531	561.467	509.171	533.949	972.047	559.489	923.854	109.192	64	64		X	
	Totale		972.531	561.467	509.171	533.949	972.047	559.489	923.854	109.192	64	64			
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture	27.899	29.979	45.623	65.610	18.163	17.182	16.889	16.402	209	200		X	
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero e gestione sostenibile delle sue strutture	91.229	94.015	86.034	88.595	85.553	91.674	82.381	79.509	339	434		X	
Totale			119.128	123.994	131.657	154.205	103.716	108.856	99.270	95.911	548	634			
	TOTALE		22.515.422	21.858.443	19.122.392	16.982.726	21.942.925	21.244.205	15.498.782	17.761.107	16.272	16.586			

Tavola 5  
pag. 3 di 3

**NOTE**

Nella tavola 5, si fornisce un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziare, impegnate e spese nell'anno di riferimento t, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno precedente (t-1) e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per gli anni (t+2) (t+3). In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per l'anno (t-1) e t, dall'applicativo per la gestione delle **Note integrative al bilancio**;
- per gli anni (t+2) (t+3) dal **bilancio di previsione dello Stato** per l'anno finanziario t e bilancio pluriennale per il triennio da t a t+3.

(a) impegni in conto competenza FONTE NOTE INTEGRATIVE APPLICATIVO MEF
(a1) totale pagato FONTE NOTE INTEGRATIVE APPLICATIVO MEF
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto aggiornato a luglio 2023. 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 FONTE NOTE INTEGRATIVE APPLICATIVO MEF
(e) previsioni degli stanziamenti di competenza contenute nella legge 29 dicembre 2022, n. 197, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 303 del 29 dicembre 2022 (Suppl. Ordinario n. 43/L). "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023 – 2025"

## **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 2023**



**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 al 31 dicembre 2023.**

**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, hanno reso, nel tempo, più difficile mantenere i necessari livelli di servizi e sicurezza del lavoro, con particolare riguardo alle sedi decentrate del Ministero che presentano la quota maggiore di esposizione finanziaria dell'Amministrazione per debiti pregressi.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risultano stanziati per le spese di funzionamento dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche circa 3 milioni di euro annui a fronte di 1.409 unità di personale in servizio. Da ciò consegue che per ciascuna unità di personale sono disponibili euro 2.240 per assicurare le connesse spese di funzionamento annuali relative a qualsiasi esigenza in ordine a contratti di pulizia e manutenzione edifici, canoni e utenze vari, spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro, leasing di autovetture, spese postali, sopralluoghi tecnici, formazione, tasse di smaltimento rifiuti e mobili e arredi per gli Uffici.

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 tutti i gangli, centrali e decentrati, di questa Amministrazione.

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti pregressi alla data del 31 dicembre 2023 - quantificata mediante una ricognizione effettuata dalle Strutture ministeriali sulle fatture ricevute - e riguarda solo i debiti per le varie spese di funzionamento e per le spese legali. Sono, invece, escluse le partite debitorie connesse agli appalti di lavori che rientrano nelle attribuzioni funzionali dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche che svolgono attività di stazione appaltante per la costruzione e manutenzione degli edifici pubblici demaniali (tra cui carceri, tribunali, caserme e opere pubbliche in generale).

Tale precisazione è importante in quanto sulla Piattaforma dei crediti commerciali (PCC), del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, sono presenti anche fatture emesse dagli appaltatori e, pertanto, la situazione debitoria del Ministero presente su detta Piattaforma risulta

di importo superiore. A tal riguardo, si specifica che questo Ministero ha avviato, altresì, una ricognizione dei documenti contabili presenti sulla PCC e, considerando che sono presenti fatture risalenti anche ai primi anni duemila, presumibilmente già pagate da questa Amministrazione o comunque non più esigibili, è stato chiesto a tutte le Strutture ministeriali tracciate nella PCC con “codice univoco” di procedere a una verifica puntuale delle fatture a proprio carico eliminando dalla piattaforma INIT quelle che non costituiscono più un debito a carico dell’Amministrazione, per prescrizione o per altre cause (contenziosi già definiti, transazioni avvenute, mandato di pagamento effettuato senza preventivo collegamento della fattura, etc.).

## 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 agli Uffici decentrati del Ministero, in particolare ai Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e alle Direzioni Generali Territoriali (Uffici Motorizzazione Civile). Tali Strutture operano attraverso numerosi Uffici dislocati sull’intero territorio nazionale.

La riduzione, nel tempo, delle spese per consumi intermedi ha comportato una sensibile riduzione dei trasferimenti finanziari con conseguente aumento 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, essendo state comunque poste in essere azioni di razionalizzazione dei consumi. Di seguito i capitoli di spesa destinati agli Uffici periferici del Ministero, sui quali gravano in prevalenza i debiti pregressi:

- 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*”, P.G. 1.

Si è rilevato, tuttavia, che gli Uffici decentrati, all’esito delle procedure di ricognizione della situazione debitoria, non sono sempre in grado di fornire esattamente il capitolo di spesa e/o piano gestionale sul quale imputare la partita debitoria, sia perché in alcuni casi è a disposizione più di un capitolo di spesa per provvedere al pagamento del debito (*i Provveditorati*

*interregionali, per il pagamento dei debiti pregressi, utilizzano il capitolo di spesa sul quale sono disponibili le necessarie risorse finanziarie, avendo a disposizione tre capitoli di spesa di funzionamento che presentano, piani gestionali omologhi), sia per la possibilità di validare i mandati di pagamento sul piano gestionale destinato genericamente alle spese di funzionamento dell'Ufficio.*

Sempre con riferimento agli Uffici decentrati del Ministero, le risorse sono messe a disposizione dei medesimi Uffici mediante 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 decentrati. Tale procedura contabile comporta una necessaria e preventiva istruttoria per la definizione del riparto delle risorse a legislazione vigente tra i diversi Uffici decentrati che viene avviata alla fine dell'esercizio finanziario precedente - con la richiesta dei fabbisogni di spesa - e completata entro il primo trimestre dell'anno in corso, mediante l'assegnazione delle risorse presenti sui pertinenti capitoli di spesa in termini di competenza e cassa, anche incrementate sulla base dei quadri esigenziali con le risorse - anche esse insufficienti - provenienti dal riparto del capitolo 1450 *"Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi"*. Dopo il primo semestre dell'anno viene avviata la ricognizione delle risorse allocate nello stato di previsione della spesa del Ministero che potrebbero generare delle economie e che, pertanto, potrebbero essere destinate agli Uffici decentrati tramite operazioni di flessibilità di bilancio.

Si evidenzia che la procedura di valutazione del riparto delle risorse disponibili tra i diversi Uffici decentrati non è di rapida definizione in conseguenza delle richieste molto elevate da parte degli Uffici rispetto allo stanziamento effettivamente disponibile sui pertinenti capitoli di spesa. Si è, comunque, riscontrata una forte difficoltà da parte degli Uffici periferici a impegnare e spendere le risorse regolarmente trasferite a partire dal mese di ottobre. A tale riguardo, si stanno affrontando semplificazioni di carattere organizzativo che consentiranno di eliminare le economie di spesa riscontrate.

Inoltre, gli Uffici decentrati e anche quelli centrali provvedono a sanare i propri debiti, quando derivanti da provvedimenti giurisdizionali, anche mediante l'emissione degli speciali ordini di pagamento in conto sospeso, ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, soprattutto a valere sui capitoli di spesa in conto capitale in relazione all'attività di stazione appaltante di lavori pubblici svolta dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche che affrontano un numero considerevole di contenziosi. Tale situazione ha generato un'esposizione debitoria nei

confronti della Tesoreria dello Stato pari a circa 272,85 milioni di euro (che da un'interrogazione recente effettuata su Sicoge sembrerebbe essere stata ridotta a 270,4 milioni di euro).

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

Come detto, le motivazioni di formazione dei debiti sono da ravvisarsi principalmente nella insufficienza delle risorse allocate sui capitoli di spesa rispetto alle esigenze incompressibili avanzate annualmente dai medesimi Uffici.

Il Ministero, nell'anno 2023, ha assunto una serie di misure al fine migliorare il grado di soddisfazione delle esigenze delle Strutture periferiche per le spese di parte corrente attraverso l'assegnazione di risorse ulteriori, rispetto a quelle già previste a legislazione vigente, anche ridimensionando le altrettanto importanti esigenze delle sedi centrali. In tale ottica, si richiama l'iniziativa in corso, di ricerca della nuova sede che consentirà dei risparmi di spesa liberando così risorse in favore degli Uffici periferici. Nello specifico, sono state assegnate, indistintamente per il fabbisogno corrente e per il ripianamento della situazione debitoria, quota parte delle risorse stanziato sul capitolo 1450 *“Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi”* c.d. *Fondo consumi intermedi* (con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 46 del 2 marzo 2023, n. 259 del 23 ottobre 2023 e n. 284 del 10 novembre 2023, sono stati assegnati complessivi 1,3 milioni di euro ai Provveditorati e complessivi 2,8 milioni di euro alle Motorizzazioni territoriali).

Inoltre, sono state effettuate operazioni di flessibilità di bilancio con le quali dal capitolo 1264, P.G. 1 e P.G. 2, relativo alle spese di funzionamento della nuova Autorità per la Laguna di Venezia -Nuovo Magistrato alle Acque, di cui all'art. 95, comma 16, del D.L. n. 104 del 2020, che nell'anno 2023, non ancora operativa, sono stati portati in riduzione circa 5 milioni di euro per provvedere all'integrazione dello stanziamento dei capitoli di spesa dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche.

Tali operazioni di flessibilità, di natura *“una tantum”*, hanno consentito agli Uffici decentrati di sostenere quota parte delle spese di funzionamento dell'anno 2023 e di abbattere di circa il 5 per cento l'esposizione debitoria verso terzi rispetto all'anno 2022 in cui i debiti pregressi sono risultati pari a circa 11 milioni di euro.

Da ultimo, si evidenzia che il Ministero a partire dall'esercizio finanziario 2022 ha anticipato le operazioni relative alla programmazione finanziaria da parte degli Uffici periferici effettuando anche un monitoraggio costante sui fabbisogni finanziari in corso d'anno. L'anticipazione della programmazione finanziaria si è resa necessaria per assicurare il prima

possibile le risorse agli Uffici decentrati per la copertura delle spese di funzionamento corrente e per il ripianamento della situazione debitoria pregressa. Infatti, con riferimento all'esercizio finanziario 2023, la prima assegnazione agli Uffici decentrati, in termini di competenza e cassa, è stata effettuata nel mese di marzo utilizzando quota parte delle risorse del predetto Fondo consumi intermedi, mentre nel mese di giugno sono state trasferite agli Uffici decentrati le risorse in termini di sola cassa per il pagamento dei residui dopo aver provveduto, mediante apposita variazione di bilancio di cassa ai sensi dell'art. 33, comma 4-*quiquies*, della legge n. 196 del 2009, all'integrazione dello stanziamento di cassa dei relativi capitoli di spesa.

## 2. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

Nella Tavola 1, di seguito riportata, è indicata la situazione debitoria complessiva del Ministero, suddivisa tra i debiti fuori bilancio verso terzi (totale A, euro 10.476.390) e i debiti verso la Tesoreria dello Stato sorti a seguito dell'emissione degli speciali ordinativi di pagamento in conto sospeso - SOP (totale B, euro 270.423.489,78).

TAVOLA 1

CATEGORIA ECONOMICA	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2023	SMALTIMENTO DEBITI 2023	
II	6.816.020,00	5.616.810,00	L'importo relativo al totale dello smaltimento debito 2023 è pari a euro 65.319.460,00, di cui euro 6.058.290,00 riferito allo smaltimento di debiti pregressi mediante l'utilizzo di risorse stanziare nel bilancio MIT. I restanti 59,2 milioni di euro si riferiscono a SOP emessi nel corso dell'anno 2023, prevalentemente per lo smaltimento di debiti emersi nel medesimo anno.
XII	1.127.710,00	59.687.780,00	
XXI	2.532.660,00	14.870,00	
<b>TOTALE (A)</b>	<b>10.476.390,00</b>	<b>65.319.460,00</b>	
CATEGORIA ECONOMICA	SOP DA RIPIANARE AL 31 DICEMBRE 2023	SOP RIPIANATI 2023	
II	13.440.291,80	161.212,29	
X	-	-	
XII	125.626.199,32	107.578,66	
XXI	124.414.275,23	1.190.865,90	
XXII	21.154,08	-	
XXIII	3.513.261,81	1.250.684,48	
XXVI	3.408.307,54	-	
<b>TOTALE (B)</b>	<b>270.423.489,78</b>	<b>2.710.341,33</b>	
<b>TOTALE A+B</b>	<b>TOTALE DEBITI AL 31 DICEMBRE 2023</b>	<b>TOTALE DEBITI SMALTITI</b>	Il totale debiti smaltiti comprende anche l'emissione di SOP per circa 59,2 milioni di euro di cui alla descrizione precedente
	<b>280.899.879,78</b>	<b>68.029.801,33</b>	

Con riferimento alla situazione debitoria nei confronti della Tesoreria dello Stato, si evidenzia che questa è cumulativa e relativa ai SOP emessi a partire dall'anno 2015. Gli speciali ordinativi di pagamento sono emessi in ottemperanza ad atti giudiziari che hanno visto soccombere questa Amministrazione, 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, l'unico modo per far fronte tempestivamente ai pagamenti in questione a tutela del pubblico Erario, risulta essere lo speciale ordine di pagamento in conto sospeso. Per quanto concerne i successivi ripianamenti dei debiti verso le 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. Tali richieste, spesso non accolte dal MEF, vengono reiterate all'inizio di ogni esercizio finanziario.

Nell'evidenziare quanto l'ammontare dei debiti verso la Tesoreria sia preponderante rispetto all'ammontare dei debiti pregressi verso terzi, si rappresenta che l'emissione dello speciale ordine di pagamento consegue a condanne derivanti da lunghi contenziosi che, spesso, hanno durata ultradecennale. Peraltro, di converso all'esposizione verso la Tesoreria dello Stato andrebbero anche considerati i numerosi recuperi effettuati dall'Amministrazione a seguito di contenziosi con esito favorevole che consentono l'acquisizione all'entrata del bilancio dello Stato di rilevanti entrate.

Nel solo periodo 2021-2024 sono affluiti all'entrata del bilancio dello Stato circa 8 milioni di euro a seguito dei recuperi effettuati da questa Amministrazione, oltre a un importo superiore a 700 milioni di euro all'esito positivo della procedura esecutiva Longarini Edoardo c/ Ministero infrastrutture e trasporti che ha consentito lo svincolo del pignoramento effettuato nell'anno 2015 su varie contabilità speciali di pertinenza del Ministero e relative al settore dei trasporti.

Con riferimento alla situazione debitoria verso terzi, si evidenzia che la ricognizione è stata effettuata anche sulla base dell'esame delle spese fatturate degli Uffici, non ancora pagate, come richiesto dall'Ufficio centrale del bilancio. Da tali documenti contabili si evince che i debiti fuori bilancio nei confronti di terzi sono prevalentemente riconducibili a canoni e utenze

(forniture di energia elettrica, gas, acqua e telefonia), servizi di pulizia, noleggio automezzi, beni vari per il funzionamento degli Uffici, nonché alla tassa sui rifiuti.

Si fa presente che in alcuni casi i debiti pregressi dei Provveditorati - anche inerenti ad acquisti di arredi e forniture effettuati per conto del Dipartimento Amministrazione Penitenziaria - sono stati determinati da vari fattori che impediscono il pagamento tra cui, principalmente, la carenza di cassa, la presenza di un Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) negativo o di una interdittiva antimafia.

Con specifico riferimento alle spese legali si fa presente che i pertinenti capitoli di spesa dell'intera Amministrazione - denominati "*Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti, accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale*" - sono perlopiù istituiti nello stato di previsione MIT "per memoria" con assenza di stanziamento.

Da ultimo, con riferimento ai dati riportati nelle tabelle 2-bis e 3-bis si fa presente che il metodo di interrogazione sul sistema Sicoge per individuare i SOP emessi e ancora da ripianare (stato della partita "aperta") a una determinata data non consente di "cristallizzare" la situazione a tale data. Il sistema, infatti, interrogato in ordine alla situazione dei SOP emessi alla data del 31.12.2023 fornisce i SOP emessi entro tale data aggiornando, tuttavia, alla data dell'interrogazione l'avvenuto ripianamento del SOP (stato della partita "chiusa") anche se effettuato successivamente alla data del 31.12.2023. Da ciò consegue che l'interrogazione effettuata nel mese di gennaio 2024 per corrispondere alla richiesta di elementi da parte della Corte dei conti in sede di Rendiconto Generale dello Stato 2024 riportava **SOP ancora da ripianare alla data del 31.12.2023** pari a euro 272.850.523,73 al netto dei ripianamenti effettuati nel corso dell'anno 2023 (situazione riportata nella tabella 3-bis), mentre la stessa interrogazione effettuata nel corrente mese di giugno 2024 riporta **SOP ancora da ripianare alla data del 31.12.2023** pari a euro 270.423.489,78 al netto dei ripianamenti effettuati nel corso dell'anno 2023 (situazione riportata nella tabella 2-bis). Da ciò si evince che il sistema aggiorna il dato dei SOP da ripianare al 31 dicembre 2023 con eventuali ripianamenti effettuati dopo tale data, non fornendo, peraltro, alcuna informazione specifica in ordine alla data dell'avvenuto ripianamento.

Dall'esame dei dati, emerge che sono stati effettuati ripianamenti di SOP emessi nel periodo 2015-2022 in quanto dall'interrogazione di gennaio 2024 risultano partite aperte nel periodo 2015-2022 per euro 195.542.319,33 (al netto di un mero errore materiale descritto nella tavola 3-bis), mentre dall'interrogazione effettuata nel corrente mese di giugno 2024 risultano partite aperte per il medesimo periodo per euro 193.450.213,84 (di cui alla tabella 2-bis).



TAVOLA 1

CATEGORIA ECONOMICA	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2023	SMALTIMENTO DEBITI 2023	L'importo relativo al totale dello smaltimento debito 2023 è pari a euro 65.319.460,00, di cui euro 5.746.970,00 riferito allo smaltimento di debiti pregressi mediante l'utilizzo di risorse stanziato nel bilancio MIT. I restanti 59,5 milioni di euro si riferiscono all'emissione di SOP nel corso dell'anno 2023, prevalentemente per lo smaltimento di debiti emersi nel medesimo anno.
II	6.816.020,00	5.616.810,00	
XII	1.127.710,00	59.687.780,00	
XXI	2.532.660,00	14.870,00	
<b>TOTALE (A)</b>	<b>10.476.390,00</b>	<b>65.319.460,00</b>	
CATEGORIA ECONOMICA	SOP DA RIPIANARE AL 31 DICEMBRE 2023	SOP RIPIANATI 2023	
II	13.440.291,80	161.212,29	
X	-	-	
XII	125.626.199,32	107.578,66	
XXI	124.414.275,23	1.190.865,90	
XXII	21.154,08	-	
XXIII	3.513.261,81	1.250.684,48	
XXVI	3.408.307,54	-	
<b>TOTALE (B)</b>	<b>270.423.489,78</b>	<b>2.710.341,33</b>	
<b>TOTALE A+B</b>	<b>TOTALE DEBITI AL 31 DICEMBRE 2023</b>	<b>TOTALE DEBITI SMALTITI</b>	<b>Il totale debiti smaltiti ricomprende anche l'emissione di SOP per circa 59,5 milioni di euro di cui alla descrizione precedente</b>
	<b>280.899.879,78</b>	<b>68.029.801,33</b>	

CODICE PROGRAMMA	CAP.	PG	DENOMINAZIONE PG	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31.12.2023	ESERCIZIO DI FORMAZIONE	SMALTIMENTO DEBITI 2023	STANZIAMENTO DEFINITIVO	IMPEGNATO A RENDICONTO	NOTE
10	1208	1	SPESE DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	78.000,00		46.000,00	283.560,46	201.091,94	Prov. Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria
10	1208	16	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	119.000,00		138.000,00	398.119,92	206.751,77	
10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	0,00		11.000,00	39.588,44	28.707,00	
10	1209	1	SPESE DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	0,00		82.000,00	85.841,91	82.838,14	
10	1209	7	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	0,00		4.000,00	9.658,18	4.182,27	PROVV. Toscana-Marche- Umbria
10	1208	1	SPESE DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	185.420,00		121.400,00	539.394,55	348.422,31	
10	1208	16	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	223.580,00		96.230,00	676.442,06	574.814,38	
10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	87.210,00		27.310,00	186.577,00	80.356,55	
10	1208		tutti i piani gestionali	1.034.360,00		3.270,00	2.686.828,25	1.366.577,36	Prov. Campania puglia Basilicata Molise
10	1209		tutti i piani gestionali	0,00		2.250,00	157.208,01	138.276,83	
3	1185		tutti i piani gestionali	12.000,00			72.000,00	60.616,10	
10	1208		tutti i piani gestionali	1.074.380,00		794.360,00	1.312.737,09	996.729,89	
10	1209		tutti i piani gestionali	101.880,00		67.860,00	86.998,08	48.501,15	Prov. Sicilia e Calabria (si evidenzia che circa euro 2,7 mil, precedentemente relativi al capitolo 7227, sono oggetto di contenzioso e pertanto)
10	1303		tutti i piani gestionali	0,00		16.640,00	30.366,54	28.512,75	
3	7227		tutti i piani gestionali	2.532.660,00		14.870,00	28.694,29	3.211,46	
10	1208		tutti i piani gestionali	1.271.530,00		1.636.470,00	1.665.364,33	1.656.341,74	
10	1209		tutti i piani gestionali	0,00		72.000,00	81.918,65	77.310,88	Prov. Veneto, Trentino Alto- Adige e Friuli- Venezia Giulia
10	1303		tutti i piani gestionali	0,00		72.000,00	108.646,45	108.646,01	
3	1185		tutti i piani gestionali	0,00		6.000,00	13.000,00	11.172,65	
10	1208		tutti i piani gestionali	564.180,00		634.940,00	893.878,92	541.725,18	
1	1233		tutti i piani gestionali	3.030,00		1.170,00	209.000,00	201.770,98	Prov. Lombardia-Emilia- Romagna
10	1783		tutti i piani gestionali	129.810,00		28.390,00	45.000,00	17.868,79	
10	1208		tutti i piani gestionali	1.904.440,00		756.910,00	1.294.816,96	877.430,81	
3	1185		tutti i piani gestionali	7.830,00		17.580,00	109.565,15	52.365,36	
1	1232	17	FITTO DI LOCALI ED ONERI ACCESSORI SPESE CONNESSE AL SISTEMA SANZIONATORIO DELLE NORME CHE PREVEDONO CONTRAVVENZIONI PUNIBILI CON L'AMMENDA	0,00		207.000,00	1.729.959,09	1.614.793,12	OCPP Lazio Abruzzo Sardegna
1	1248	1	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	0,00		12.000,00	12.000,00	12.000,00	
1	1232	26	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	17.230,00	2023	654.960,00	9.893.163,07	8.868.408,53	
1	1232	18	SPESE RELATIVE ALLA MANUTENZIONE DI IMPIANTIE ATTREZZATURE, ALL' ADEGUAMENTO DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI, ECC	2.140,00	2023	760,00	2.368.221,37	1.893.246,01	
1	1232	19	SPESE PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ECC.	0,00		1.630,00	1.007.969,79	767.913,17	Dipartimento per i trasporti e la navigazione
1	1232	40	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	0,00		53.930,00	2.168.052,75	1.916.767,75	
1	1235	3	SOMME GIA' INCLUSE NEL FONDO DI CUI DI CUI ALL'ARTICOLO 2, COMMA 615, DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2007, N. 244	0,00		50.750,00	12.115.040,00	11.012.454,02	

CODICE PROGRAMMA	CAP.	PG	DENOMINAZIONE PG	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31.12.2023	ESERCIZIO DI FORMAZIONE	SMALTIMENTO DEBITI 2023	STANZIAMENTO DEFINITIVO	IMPEGNATO A RENDICONTO	NOTE
10	1640	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	888.950,00		880,00	25.342,76	25.341,76	
11	1619	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	10.790,00	fino al 2022	142.700,00	0,00	0,00	
2	1629	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	19.440,00	fino al 2022	30.260,00	1.268,80	0,00	
3	1263	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00		817.060,00	748.933,00	748.886,33	
5	1211	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	2.370,00	fino al 2022	0,00	0,00	0,00	
1	1158	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	97.290,00	fino al 2022	1.767.390,00	0,00	0,00	
6	1228	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	30.070,00	fino al 2022	0,00	4.656,75	0,00	DEBITI per SPESE LEGALI
2	1231	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	18.460,00	fino al 2022	28.560,00	0,00	0,00	
5	1244	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	13.380,00	fino al 2022	0,00	0,00	0,00	
9	1657	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.330,00	fino al 2022	106.770,00	1.989,00	1.978,38	
9	1658	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	23.640,00	fino al 2022	752.930,00	11.486,00	1.770,00	
9	1659	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.980,00	fino al 2022	7.970,00	33.702,53	25.620,00	
4	1623	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	17.910,00	fino al 2022	56.033.260,00	1.483,00	1.483,00	
9	2924	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	2.100,00	fino al 2022	0,00	0,00	0,00	
				10.476.390,00		65.319.460,00	41.138.473,15	34.604.894,37	

Si rappresenta che per alcuni capitoli di spesa lo smaltimento dei debiti emersi nello stesso anno 2023 (a seguito di sentenze definitive) è stato effettuato ricorrendo all'emissione di speciali ordinativi di pagamento (SOP). Tra questi, si evidenzia il capitolo 1623/1 sul quale sono stati emessi SOP dell'importo di euro 56.033.260

CDR	CAT. EC	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA A	CAP	P.C.	DENOMINAZIONE P.C.	totale op da riplanare 2015	totale op da riplanare 2016	totale op da riplanare 2017	totale op da riplanare 2018	totale op da riplanare 2019	totale op da riplanare 2020	totale op da riplanare 2021	totale op da riplanare 2022	TOTALE SOP DA RIPARARE 2015-2022	totale op da riplanare 2023	Totale SOP da ripianare al 2023	sup-riplanati al 2023	STANZIAMENTO DEFINITIVO CAPITOLO	IMPEGNATO RENDICONTO
II	II	2	32	2	1058	7	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI MACCHINE E IMPIANTI	10.611,09	22.590,53	746.777,14	311.347,82	104.024,46	116.533,154	132.959,13	1.575.070,40	0,00	401.663,51	0,00	144.909,51	122.814,44
II	II	2	13	1	1158	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	22.590,53	22.590,53	746.777,14	311.347,82	104.024,46	130.788,69	116.533,154	1.575.070,40	1.767.969,39	3.342.465,79	0,00	0,00	0,00
II	II	2	32	3	1185	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI DELLE ASSENZE	1.106.475,27	336.803,21	1.103.740,38	336.803,21	28.821,51	28.821,51	1.830,27	30.651,78	30.651,78	30.651,78	0,00	375.062,08	150.984,12
II	II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DEICENTRATE E PERIFERICI	1.106.475,27	336.803,21	1.103.740,38	336.803,21	28.821,51	28.821,51	1.830,27	30.651,78	30.651,78	30.651,78	0,00	375.062,08	150.984,12
II	II	2	14	10	1208	4	MISSIONI ALL'ESTERO								7.032.338,49	205.733,79	7.238.072,19	149.212,29	2.407.340,29	1.903.899,85
II	II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORTEGGIANZA SANITARIA E SECUREZZA SULLI LUOGHI DI LAVORO								47.043,17	0,00	47.043,17	0,00	0,00	0,00
II	II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.								0,00	19.909,27	19.909,27	0,00	2.400,00	0,00
II	II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI								784.781,21	16.432,65	771.213,86	0,00	5.142.703,17	3.594.106,87
II	II	2	14	10	1208	34	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DEICENTRATE E PERIFERICI	1.462,99	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	0,00	0,00
II	II	2	14	5	1210	1	SPESA PER L'ORGANIZZAZIONE E LA PROMUOVIMENTO DEI CONGRESSI, MOSTRE ED ALTRE MANIFESTAZIONI	1.462,99	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	0,00	0,00
II	II	6	13	5	1222	21	SPESA PER L'ORGANIZZAZIONE E LA PROMUOVIMENTO DEI CONGRESSI, MOSTRE ED ALTRE MANIFESTAZIONI	1.462,99	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	0,00	0,00
XII	3	13	6	1228	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.462,99	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	0,00	0,00	0,00
XII	3	13	2	1231	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.462,99	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	4.222,00	0,00	0,00	0,00
II	II	3	13	1	1232	26	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.								1.140.592,10	0,00	1.140.592,10	0,00	9.903.163,07	8.868.408,53
II	II	3	13	1	1233	1	SPESA PER STUDI, INDAGINI, ESPERIMENTI E RICERCA SCIENTIFICA, PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, PER LA PROPAGANDA E LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI ATTUATA								1.140.592,10	0,00	1.140.592,10	0,00	9.903.163,07	8.868.408,53
II	II	2	32	3	1238	6	SPESA PER LA SORTEGGIANZA SANITARIA E SECUREZZA SULLI LUOGHI DI LAVORO								34.287,99	0,00	34.287,99	0,00	34.287,99	0,00
II	II	2	32	3	1238	17	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI								38.406,49	0,00	38.406,49	0,00	884.109,74	808.871,14
II	II	2	32	3	1238	18	ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO								131.066,27	0,00	131.066,27	0,00	163.080,27	102.412,13
XII	6	13	5	1244	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE									6.438,86	0,00	6.438,86	0,00	0,00	0,00
II	II	3	13	1	1248	1	SPESA CONNESSE AL SISTEMA SANZIONATORIO DELLE NORME CHE PREVEDONO CONTRAVVENZIONI PUNIBILI CON L'AMMONDA.								0,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
XII	2	32	3	1263	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE									2.418.521,73	90.283,23	2.508.804,96	26.199,56	748.933,00	748.886,33
II	II	2	14	5	1260	1	SPESA PER ACQUISTO DI BENI E SERVIZI RELATIVE ALL'ATTIVITA' IN MATERIA DI DIGHE								1.280,12	0,00	1.280,12	0,00	1.530.000,00	776.343,39
II	II	3	13	9	1380	1	MANUTENZIONE - RIPARAZIONE ILLUMINAZIONE DEI PORTI DI I E II CATEGORIA - I CLASSE - E DELLE OPERE MARITIME								155,67,76	0,00	155,67,76	0,00	1.230.000,00	36.000,00
II	II	2	19	2	1601	1	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ETC.								36.000,00	0,00	36.000,00	0,00	15.436,40	5.127,78

CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONI	CODICE PROGRAMMI A	CAP	P.G.	DENOMINAZIONE P.G.	totale sop da ripianare 2015	totale sop da ripianare 2016	totale sop da ripianare 2017	totale sop da ripianare 2018	totale sop da ripianare 2019	totale sop da ripianare 2020	totale sop da ripianare 2021	totale sop da ripianare 2022	TOTALE SOP DA RIPIANARE 2015-2022	totale sop da ripianare 2023	Totale sop da ripianare al 2023	sop ripianati nel 2023	STANZIAMENTO DEFINITIVO CAPITOLO	IMPEGNATO A RENDICONTO
II	6	14	11	1611	1	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ETC.									0,00	185.328,42	185.328,42	0,00	185.103,00	79.402,97
XII	6	14	11	1619	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			35.613,44		22.858,07	10.011,53	381.886,22	43.180,06	495.682,07	142.700,74	638.382,81	0,00	0,00	0,00
XII	3	13	4	1623	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			1.200.491,50		1.399.616,79	442.100,46	4.094.976,68	1.130.986,17	25.685.111,38	56.433.263,79	81.718.375,17	0,00	1.483,00	1.483,00
XII	2	19	2	1629	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			1.266,80		53.190,81	39.672,93	20.309,54	68.134,42	201.235,38	30.239,30	233.494,68	0,00	1.266,80	0,00
XII	2	14	10	1640	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	117,676,31	3.482,072,51	2.443.955,85		3.432,733,95	2.669.433,31	689.918,42	4.524.849,69	23.740.382,91	1.155.183,83	24.895.518,74	0,00	25.342,76	25.341,76
XII	3	13	9	1657	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			390.373,38		103.146,38	437.511,52	192.999,76	35.967,57	1.865.847,44	106.748,70	1.972.516,34	0,00	1.989,00	1.978,38
XII	3	13	9	1658	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			21.286,74		73.930,18	96.850,72	13.614,72	82.921,49	343.819,56	752.925,26	1.096.744,82	0,00	11.486,00	1.770,00
XII	3	13	9	1659	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			16.572,98		900,00	1.000,00		7.934,53	32.105,51	7.966,64	40.072,15	0,00	33.702,33	25.620,00
II	2	14	10	1783	1	MANTENZIONE DEGLI EDIFICI PUBBLICI STATALI E DEGLI EDIFICI PRIVATI DESTINATI A SEDE DI UFFICI PUBBLICI STATALI, NONCHÉ DEGLI IMMOBILI IN USO ALLE UNIVERSITÀ ED A TUTTI GLI ALTRI			64.353,70		24.356,98	1.683,60		17.205,52	107.401,40	0,00	107.401,40	0,00	291.386,00	128.439,05
II	2	14	10	1783	85	RESCUZIONE RISIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A MANUTENZIONE ORDINARIA E RIPARAZIONI									0,00	1.388,85	1.388,85	0,00	0,00	0,00
XII	4	7	7	2132	1	SPESA PER LITI, ARBITRAGGI, RESARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE			632.422,96						632.422,96	78.709,85	711.132,81	81.375,10	295.851,00	290.370,70
XXI	2	14	10	7174	1	FONDO OPERE - PRIMO PROGRAMMA STRAORDINARIO DI INTERVENTI PER LE PICCOLE E MEDIE OPERE NEL MEZZOGIORNO			34.982,80		1.603.885,08				1.638.867,88	0,00	1.638.867,88	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7174	89	RESCUZIONE RISIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A MANUTENZIONE ORDINARIA E RIPARAZIONI			25.279,73			195.390,13	12.669,58	39.822,29	273.120,73	588.478,30	861.599,03	386.598,14	0,00	0,00
XXIII	2	14	10	7187	12	CLIMA DI INTERVENTO									0,00	0,00	0,00	1.230.684,48	7.933.133,00	2.493.134,44
XXI	2	14	10	7197	89	RESCUZIONE RISIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A ALTRI INVESTIMENTI					44.917,13				69.143,83	0,00	69.143,83	0,00	0,00	0,00
XXIII	2	14	10	7200	1	SPESA PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA MOSE						1.183,31			1.183,31	0,00	1.183,31	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7219	1	FONDO OPERE - SOMME DA ASSEGNARE AI PROVVEDIMENTI INTERREGIONALI ALLE OPERE PUBBLICHE PER INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DI BENI IMMOBILIARI DEMANIALI								85.417,29	85.417,29	927,29	85.344,58	0,00	1.984.654,00	161.649,92
XXI	2	14	10	7219	2	FONDO OPERE - SOMME DA ASSEGNARE AI PROVVEDIMENTI INTERREGIONALI ALLE OPERE PUBBLICHE PER L'ATTUAZIONE DI INTERVENTI DI RISTRUTTURAZIONE DI MATERIA DI DISASTRO IDROGEOLOGICO						8.970,02	9.394,64	793,34	19.158,00	592,66	19.750,66	0,00	870.254,00	0,00
XXI	2	32	3	7227	1	SPESA PER ACQUISTO DI ATTREZZATURE E PER L'ATTUAZIONE DI INTERVENTI DI RISTRUTTURAZIONE DI MOBILIO E DI DOTAZIONI LIBRARIE DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI					405,03				405,03	0,00	405,03	0,00	173.000,03	89.212,58
XXI	3	13	9	7261	1	RESCUZIONE RISIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE			478.474,18		359.099,09	172.335,74	2.348.541,26	218.567,40	3.738.122,34	43.672,28	3.781.794,62	0,00	13.261.325,00	1.781.622,12
XXI	3	13	9	7261	85	SOMME DA ASSEGNARE PER L'ESECUZIONE DI INTERVENTI INDIFFERIBILI ED URGENTI VOLTI A RINNOVERE RISCHIESONDAZIONE FIUME					71.435,78	617.719,36	243.527,33	45.989,64	978.490,11	152.502,10	1.131.172,21	0,00	0,00	0,00
XXI	3	13	9	7263	1						10.558,89				21.188,82	0,00	21.188,82	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	10	7340	1	FONDO OPERE - SPESE PER IMMOBILI DEMANIALI O INVIATI IN USO ALLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA PER IL PIANIFICAZIONE AL COMPLESSO COSTITUZIONALE E AD ORGANISMI INTERNAZIONALI			3.279,22		24.017,99				308.402,32	0,00	308.402,32	0,00	30.994.710,00	298.550,03

[illegible]

C.D.R.	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA A	CAP	P.G.	DENOMINAZIONE P.G.	totale cap da ripianare 2015	totale cap da ripianare 2016	totale cap da ripianare 2017	totale cap da ripianare 2018	totale cap da ripianare 2019	totale cap da ripianare 2020	totale cap da ripianare 2021	totale cap da ripianare 2022	TOTALE SOP DA RIPIANARE 2015-2022	Totale SOF da ripianare al 2023	sof ripianati nel 2023	STANZIAMENTO DEFINITIVO CAPITOLO	IMPEGNATO A RENDICONTO
XXI	2	14	7472	1	SPESA PER LAVORO DI UN PROGRAMMA STRAORDINARIO DI EDILIZIA PENITENZIARIA AL FINE DI FRONTEGGIARE L'EMERGENZA CON L'ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE DEGLI EDIFICI ESISTENTI O LA REALIZZAZIONE DI NUOVI EDIFICI	17866,44								17866,44	17866,44	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7472	84	RISCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A FABBRICATI NON RESIDENZIALI		4.640.807,51							4.640.807,51	4.640.807,51	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7473	1	FONDO OPERE - SPESE PER LA COSTRUZIONE, IL COMPLETAMENTO, L'ADATTAMENTO E LA PERMUTA DEGLI EDIFICI, ECC.	83.663,03		4.143.112,06			14.264,77	45.451,21		4.388.491,07	4.388.491,07	97.965,19	0,00	0,00
XXI	2	14	7473	84	RISCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A FABBRICATI NON RESIDENZIALI	609.566,81	116.827,14	133.216,27	201.222,83	17.440,79	179.489,17			1.357.773,01	1.357.773,01	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7473	85	RISCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	79.405,76				139,39	698,41			80.133,56	80.133,56	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7475	1	SPESE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI AMPLIAMENTO E RISTRUTTURAZIONE DEGLI ISTITUTI PENITENZIARI FINALIZZATE PER LA REALIZZAZIONE DI STRUTTURE CARCERARIE, SERVIZI NECESSARI AD ASSICURARE L'ALLOGGIAMENTO DEL PERSONALE ED IL RICOVERO DEGLI AUTOMEZZI ADIBITI ALLE TRADIZIONI E FANTASMATICHEDENTENUTI							56,96		56,96	56,96	0,00	0,00	0,00
XXI	6	14	7488	85	RISCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE		3.435,30							3.435,30	3.435,30	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7527	1	FONDO OPERE - NECESSITA' URGENTI IN CASO DI PUBBLICHE CALAMITA'	231.089,94				144,05				548.054,40	548.054,40	0,00	42.357,00	0,00
XXI	2	14	7544	1	SOMME DA PROCACI PER L'EFFETTUAZIONE DELLE SPESE DELLA GESTIONE SEPARATA E DEI PROGETTI SPECIALI IN ATTUAZIONE DEL TRASFERIMENTO DELLE COMPETENZE DEI SOVRAPPROPRIETARI IN REGIONE IN CASO DI STRAORDINARI NEL MEZZOGIORNO E AGENZIA PER LA PROMOZIONE E LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO.	213.363,90	5.314.753,46	140.514,09	160.312,04	219.515,85			26.340,32	6.156.296,38	6.188.917,61	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7544	2	COMPLETAMENTO OPERE EX AGENDIS		5.786.606,74	338.144,01	751.243,82	19.475.824,67	59.074,75	12.402,52		26.443.316,51	26.443.316,51	0,00	1.738.715,00	554.176,28
XXI	2	14	7544	89	RISCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A ALTRI INVESTIMENTI		5.039,66			65.613,70				71.633,36	71.633,36	0,00	0,00	0,00
XXI	2	14	7554	1	FONDO OPERE - INTERVENTI DI CONSERVAZIONE, MANUTENZIONE, RESTAURO E VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI					206.380,05				206.380,05	206.380,05	0,00	2.392.631,00	1.651.881,22
XXI	2	14	7554	3	FO-ULTERIORI RISORSE INTERVENTI CONSERVAZIONE, MANUTINE RESTAURO BENI CULTURALI - RIPARTO INVESTIMENTI 2019 - C-55								1.094,90	1.094,90	1.094,90	0,00	2.090.017,00	624.816,80
XXII	2	14	7658	1	FONDO PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO DEGLI INTERVENTI DI CONSERVAZIONE, MANUTENZIONE E RESTAURO DEI BENI CULTURALI DELLA REGIONE LAZIO DIRETTAMENTE INTERESSATE AL GIUBILEO	211.541,08								211.541,08	211.541,08	0,00	0,00	0,00
XXVI	2	14	7886	91	RISCRIZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A SOMME NON ALTROVIE CLASSIFICATE	1.857.611,74	26.190,60		1.324.505,20					3.408.307,54	3.408.307,54	0,00	0,00	0,00

1.232.634,86	9.334.951,79	28.078.713,38	64.534.010,06	19.761.845,53	31.208.897,78	18.428.327,75	76.973.275,94	270.423.469,78	2.710.541,33	157.485.967,49	38.055.644,87
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	--------------	----------------	---------------



CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA	CAPITOLO	PG	DENOMINAZIONE PG	STANZIAMENTO INIZIALE	STANZIAMENTI TO DEFINITIVO	DEBITI SMALTIITI NEL 2023	STRUMENTI UTILIZZATI				ALTRE FORME DI SMALTIAMENTO DEI DEBITI	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31.12.2023	NOTE
										FONDO CONSUMI INTERMEDI	ALTRI FONDI	ASSISTAMENTO	ALTRE VARIAZIONI COMPENSATIVE			
II	2	14	10	1208	1	SPESE DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	0,00	283.560,46	46.000,00	X			X		78.000,00	
II	2	14	10	1208	16	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	0,00	398.119,92	138.000,00	X			X		119.000,00	Prov. Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	0,00	39.588,44	11.000,00	X			X		0,00	
II	2	14	10	1209	1	SPESE DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	0,00	85.841,91	82.000,00	X					0,00	
II	2	14	10	1209	7	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	0,00	9.658,18	4.000,00	X					0,00	
II	2	14	10	1208	1	SPESE DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	0,00	539.394,55	121.400,00	X			X		185.420,00	
II	2	14	10	1208	16	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	0,00	676.442,06	96.230,00	X			X		223.580,00	PROVV. Toscana-Marche-Umbria
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	0,00	186.577,00	27.310,00	X			X		87.210,00	
II	2	14	10	1208		tutti i piani gestionali	0,00	2.686.528,25	3.270,00	X			X		1.031.360,00	Prov. Campania puglia Basilicata Molise
II	2	32	3	1185		tutti i piani gestionali	0,00	157.288,01	2.250,00	X					0,00	
II	2	14	10	1208		tutti i piani gestionali	0,00	72.000,00		X					12.000,00	
II	2	14	10	1208		tutti i piani gestionali	0,00	1.312.737,09	794.360,00	X			X		1.071.380,00	Prov. Sicilia e Calabria
II	2	14	10	1209		tutti i piani gestionali	0,00	86.998,08	67.860,00	X					101.880,00	(si evidenzia che circa euro 2,7 mila, prevalentemente relativi al capitolo 7227, sono oggetto di contenzioso e, pertanto, l'importo del debito progressivo è suscettibile di variazioni )
II	2	14	10	1305		tutti i piani gestionali	0,00	30.366,54	16.640,00	X					0,00	
XXI	2	32	3	7227		tutti i piani gestionali	0,00	28.694,29	14.870,00				X		2.532.660,00	
II	2	14	10	1208		tutti i piani gestionali	0,00	1.665.364,33	1.636.470,00	X			X		1.271.530,00	Prov. Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli-Venezia Giulia
II	2	14	10	1209		tutti i piani gestionali	0,00	81.918,65	72.000,00	X					0,00	
II	2	14	10	1303		tutti i piani gestionali	0,00	108.646,45	72.000,00	X					0,00	
II	2	32	3	1185		tutti i piani gestionali	0,00	13.000,00	6.000,00	X					0,00	
II	2	14	10	1208		tutti i piani gestionali	0,00	893.878,92	634.940,00	X			X		564.180,00	
II	3	13	1	1233		tutti i piani gestionali	0,00	209.000,00	1.170,00	X					3.030,00	Prov. Lombardia-Emilia-Romagna
II	2	14	10	1783		tutti i piani gestionali	0,00	45.000,00	28.390,00						129.810,00	
II	2	14	10	1208		tutti i piani gestionali	0,00	1.294.816,96	756.910,00	X					1.904.440,00	OCPP Lazio Abruzzo Sardegna
II	2	32	3	1185		tutti i piani gestionali	0,00	109.565,15	17.580,00	X			X		7.830,00	
II	3	13	1	1232	17	FITTO DI LOCALI ED ONERI ACCESSORI	3.054.019,00	1.779.959,09	207.000,00	X					0,00	
II	3	13	1	1248	1	SPESE CONNESSE AL SISTEMA SANZIONATORIO PER LE INFRAZIONI CHE PREVEDONO CONTRAVVENZIONI FUNIBILI CON L'AMMONDA	0,00	12.000,00	12.000,00	X					0,00	
II	3	13	1	1232	26	SPESE PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, ECC.	7.089.622,00	9.893.163,07	654.960,00	X		X			17.230,00	
II	3	13	1	1232	18	SPESE RELATIVE ALLA MANUTENZIONE DI IMPIANTI E ATTREZZATURE, ALL'ADEGUAMENTO DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI, ECC	321.119,00	2.368.221,37	760,00	X		X			2.140,00	Dipartimento per i trasporti e la navigazione
II	3	13	1	1232	19	SPESE PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ECC.	699.852,00	1.007.969,79	1.630,00	X		X			0,00	
II	3	13	1	1232	40	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	1.675.966,00	2.168.052,75	53.930,00	X		X			0,00	

CAT. EC.	CDR	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA	CAPITOL O	PG	DENOMINAZIONE PG	STANZIAMENTO INIZIALE	STANZIAMENTI TO DEFINITIVO	DEBITI SMALTIITI NEL 2023	STRUMENTI UTILIZZATI	ALTRE FORME DI SMALTI MENTO DEI DEBITI	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31.12.2023	NOTE
II	3	13	1	1235	3	SOMMIGIA INCLUSE NEL FONDO DI CUI DI ALL'ARTICOLO 2, COMMA 415, DELLA LEGGE 24 DICEMBRE 2007, N. 244	12.168.040,00	12.115.040,00	50.779,00		X	0,00	
XII	2	14	10	1640	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	25.342,76	880,00		X	888.950,00	
XII	6	14	11	1619	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	142.700,00			10.790,00	
XII	2	19	2	1629	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	1.268,80	30.260,00			19.440,00	
XII	2	32	3	1263	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	726.786,00	748.933,00	817.060,00		X	0,00	
XII	2	14	5	1211	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00			2.370,00	
XII	3	13	1	1158	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	1.767.390,00			97.290,00	
XII	3	13	6	1228	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	4.656,75	0,00			30.070,00	DEBITI per SPESE LEGALI
XII	3	13	2	1231	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	28.560,00			18.460,00	
XII	6	13	5	1244	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00			13.380,00	
XII	3	13	9	1657	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.989,00	1.989,00	106.770,00			1.330,00	
XII	3	13	9	1658	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.770,00	11.486,00	752.500,00			23.640,00	
XII	3	13	9	1659	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.768,00	33.702,53	7.970,00			1.980,00	
XII	3	13	4	1623	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	1.483,00	1.483,00	56.033.260,00			17.910,00	
XII	5	14	9	2924	1	SPESE PER LITI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESE DI PATROCINIO LEGALE	0,00	0,00	0,00			2.100,00	
								411.138.475,15	653.914,60,00			10.476.590,00	

TAVOLA 3BIS

CAT. EC	CDR	CODICE MISSIONE	CODICE PROGRAMMA	CAP.	PG	DENOMINAZIONE PG	STANZIAMENTO INIZIALE 2023	STANZIAMENTO DEFINITIVO 2023	IMPEGNATO A RENDICONTO 2023	SITUAZIONE DIBITORIA VS LA TESORERIA AL 31.12.2022 (situazione risultante da Sticoged al mese di gennaio 2023)	NUOVI DIBITTI VS LA TESORERIA NEL 2023 (situazione risultante da Sticoged al mese di gennaio 2023)	SOMME DISPORTE A SISTEMAZIONE DEI DIBITTI (situazione risultante da Sticoged al mese di gennaio 2023)	SITUAZIONE DIBITORIA AL 31 DICEMBRE 2023 (situazione risultante da Sticoged nel mese di gennaio 2024)
II	1	32	2	1058	7	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	63.743,00	144.909,51	122.814,64	40.116,51	0,00	0,00	40.116,51
II	2	13	1	1158	1	SPESA PER ACCERTAMENTI SANITARI RELATIVI AI CONTROLLI SULLE ASSENZE	0,00	0,00	0,00	1.767.395,39	0,00	0,00	3.324.489,05
II	2	32	3	1185	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	76.259,00	375.062,08	150.84,12	30.651,78	0,00	0,00	30.651,78
II	2	14	10	1208	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	1.012.221,00	2.487.380,29	1.455.589,85	7.181.549,69	205.535,79	149.212,29	7.238.072,19
II	2	14	10	1208	4	MISSIONI ALL'ESTERO	0,00	0,00	0,00	47.043,17	0,00	0,00	47.043,17
II	2	14	10	1208	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	2.400,00	2.400,00	0,00	0,00	19.399,27	0,00	19.399,27
II	2	14	10	1208	16	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, E.CC.	1.000.000,00	5142.703,17	3.394.106,87	754.781,21	16.452,65	0,00	771.213,86
II	2	14	10	1208	34	TASSE COMUNALI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI URBANI	150.000,00	1.395.869,50	665.710,23	86.987,35	114.764,81	0,00	201.752,16
II	2	14	10	1209	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	586.110,00	546.110,00	445.027,04	2.252,28	0,00	0,00	2.252,28
II	2	14	5	1210	1	SPESA DI FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	16.299,00	16.299,00	1.552,03	1.462,99	0,00	0,00	1.462,99
XII	2	14	5	1211	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	0,00	0,00	4.222,00	0,00	0,00	4.222,00
II	6	13	5	1222	21	SPESA PER ORGANIZZAZIONE E LA PARTECIPAZIONE A CONVEGNI, CONGRESSI, MOSTRE E ALTRE MANIFESTAZIONI	0,00	0,00	0,00	2.415,60	0,00	0,00	2.415,60
XII	3	13	6	1228	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	4.656,75	0,00	11.644.711,25	0,00	0,00	11.644.711,25
XII	3	13	2	1231	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	0,00	0,00	124.823,96	28.560,77	0,00	153.384,73
II	3	13	1	1232	26	SPESA PER IL PAGAMENTO DEI CANONI ACQUA, LUCE, ENERGIA ELETTRICA, GAS E TELEFONI, CONVERSAZIONI TELEFONICHE, E.CC.	7.039.622,00	9.893.163,07	8.863.408,53	1.140.592,10	0,00	0,00	1.140.592,10
II	3	13	1	1233	1	SPESA PER STUDI, INDAGNI, ESPERIMENTI E DIFFUSIONE DELLA NORMATIVA PER IL MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO STRADALE, PER LA PROPAGANDA E LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI ATTUATA	3.201.070,00	3.407.760,00	2.691.765,57	16.643,30	1.179,30	0,00	17.817,60
II	2	32	3	1238	6	SPESA PER LA SORVEGLIANZA SANITARIA E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	0,00	34.287,99	0,00	34.287,99	0,00	0,00	34.287,99
II	2	32	3	1238	17	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI - NOLEGGIO E TRASPORTO MOBILI, MACCHINE E IMPIANTI	525.196,00	884.109,74	809.871,14	38.406,49	0,00	0,00	38.406,49
II	2	32	3	1238	18	ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRASPORTO	29.674,00	163.080,27	102.412,15	13.106,27	0,00	0,00	13.106,27
XII	6	13	5	1244	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	0,00	0,00	8.438,86	0,00	0,00	8.438,86
II	3	13	1	1248	1	SPESA CONNESSE AL SISTEMA SANZIONATORIO DELLE NORME CHE PREVEDONO CONTRA VVENZIONI PUNIBILI CON L'AMMENDA	0,00	12.000,00	12.000,00	0,00	12.000,00	12.000,00	0,00
XII	2	32	3	1263	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	726.786,00	748.933,00	748.866,33	2.444.721,29	90283,23	26.199,56	2.508.500,96
II	2	14	5	1290	1	SPESA PER ACQUISTO DI BENI E SERVIZI RELATIVE ALL'ATTIVITA' IN MATERIA DI DICHE	300.000,00	1.550.000,00	776.343,59	1.280,12	0,00	0,00	1.280,12
II	3	13	9	1380	1	MANUTENZIONE, RIPARAZIONE ED ILLUMINAZIONE DEI PORTI DI I E II CATEGORIA - I CLASSE - E DELLE OPERE MARITTIME	1.330.529,00	1.250.000,00	38.000,00	155.676,76	0,00	0,00	155.676,76
II	2	19	2	1601	1	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ETC.	15.456,00	15.456,00	5.127,78	36.000,00	0,00	0,00	36.000,00
II	6	14	11	1611	1	SPESA PER ACQUISTO DI CANCELLERIA, DI STAMPATI SPECIALI E QUANTO ALTRO POSSA OCCORRERE PER IL FUNZIONAMENTO, ETC.	105.103,00	105.103,00	794.027,97	0,00	185.528,42	0,00	185.528,42
XII	6	14	11	1619	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	0,00	0,00	495.682,07	142.790,74	0,00	638.382,81
XII	3	13	4	1623	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	1.483,00	1.483,00	1.483,00	25.685.111,38	56.033.263,79	0,00	81.718.375,17
XII	2	19	2	1629	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	1.268,80	0,00	203.235,38	30.259,30	0,00	233.494,68
XII	2	14	10	1640	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	0,00	25.342,76	25.341,76	23.732.657,04	2.491.614,08	0,00	26.224.271,12
XII	3	13	9	1657	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	1.989,00	1.989,00	1.978,38	1.865.847,44	106.788,70	0,00	1.972.616,34
XII	3	13	9	1658	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	1.770,00	11.486,00	1.770,00	343.819,56	752.836,94	0,00	1.096.456,50
XII	3	13	9	1659	1	SPESA PER LUTTI, ARBITRAGGI, RISARCIMENTI ED ACCESSORI, RIMBORSO DELLE	1.768,00	33.702,53	25.620,00	32.105,51	7.699,44	0,00	39.805,15

XXI	II	2	14	10	1783	1	MANUTENZIONE DEGLI EDIFICI PUBBLICI STATALI E DEGLI EDIFICI PRIVATI DESTINATI A SEDI DI UFFICI PUBBLICI STATALI, NONCHÉ DEGLI IMMOBILI IN USO ALL' UNIVERSITÀ ED A TUTTI GLI ALTRI	291.386,00	291.386,00	128.459,65	107.601,60	0,00	0,00	107.601,60
XXI	II	2	14	10	1783	85	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A MANUTENZIONE ORDINARIA E RIPARAZIONI	0,00	0,00	0,00	0,00	1.388,85	0,00	1.388,85
XXI	XII	4	7	7	2132	1	SPESA PER LITI, AMBITRAGGI, INSACRIMENTI ED ACCESSORI. RIMBORSO DELLE SPESA DI PATROCINIO LEGALE	0,00	298.851,00	290.370,70	71.330,02	116.083,78	81.379,10	748.511,74
XXI	XXI	2	14	10	7174	89	FONDO OPERE - PRIMO PROGRAMMA STRAORDINARIO DI INTERVENTI PER LE PICCOLE E MEDIE OPERE NEL MEZZOGIORNO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.638.867,88
XXI	XXI	2	14	10	7174	89	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A ALTRI INVESTIMENTI	0,00	0,00	0,00	693.787,87	588.473,30	386.598,14	861.999,03
XXI	XXIII	2	14	10	7187	12	LACUNA DI VENEZIA	7.913.153,00	7.913.153,00	2.693.134,44	0,00	1.250.684,48	1.250.684,48	0,00
XXI	XXI	2	14	10	7197	89	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A ALTRI INVESTIMENTI	0,00	0,00	0,00	691.433,83	0,00	0,00	691.433,83
XXI	XXIII	2	14	10	7280	1	SPESA PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA MOSE	0,00	0,00	0,00	1.183,51	0,00	0,00	1.183,51
XXI	XXI	2	14	10	7219	1	FONDO OPERE - SOMME DA ASSEGNARE AI PROVVEDITORI AT INTERREGIONALI ALLE OPERE PUBBLICHE PER INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DI BENI IMMOBILIARI DEMANIALI	1.954.654,00	1.954.654,00	161.649,92	85.417,29	927,29	0,00	86.344,58
XXI	XXI	2	14	10	7219	2	FONDO OPERE - SOMME DA ASSEGNARE AI PROVVEDITORI AT INTERREGIONALI ALLE OPERE PUBBLICHE PER L'ATTUAZIONE DI INTERVENTI URGENTI IN MATERIA DI DISSESTO IDROLOGICO	870.254,00	870.254,00	0,00	19.158,00	592,66	0,00	19.750,66
XXI	XXI	2	32	3	7227	1	SPESA PER ACQUISTO DI ATTREZZATURE E APPARECCHIATURE NON INFORMATICHE, DI MOBILIO E DI DOTAZIONI LIBRARIE DEGLI UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	172.596,00	173.001,03	89.212,58	405,03	0,00	0,00	405,03
XXI	XXI	3	13	9	7261	1	ESECUZIONE OPERE MARITTIME	12.811.325,00	13.261.325,00	1.761.622,12	4.433.762,24	43.672,28	0,00	4.477.986,52
XXI	XXI	3	13	9	7261	85	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	0,00	0,00	0,00	978.670,11	352.502,10	0,00	1.131.172,21
XXI	XXI	3	13	9	7263	1	SOMME DA ASSEGNARE PER L'ESECUZIONE DI INTERVENTI INDIFFERIBILI ED URGENTI VOLTI A RIMUOVERE RISCHI E SCONDAZIONE FIUME	0,00	0,00	0,00	21.188,82	0,00	0,00	21.188,82
XXI	XXI	2	14	10	7340	1	FONDO OPERE - SPESA PER IMMOBILI DEMANIALI PRIVATI IN USO ALLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA, AL PARLAMENTO, ALLA CORTE COSTITUZIONALE E AD ORGANISMI INTERNAZIONALI	29.794.710,00	30.994.710,00	286.550,03	330.602,52	0,00	0,00	330.602,52
XXI	XXI	2	14	10	7341	1	FONDO OPERE - SPESA PER LA COSTRUZIONE, SISTEMAZIONE, MANUTENZIONE E COMPLETAMENTO DI EDIFICI PUBBLICI STATALI PER ALTRI IMMOBILI DEMANIALI PER EDIFICI PRIVATI DESTINATI A SEDI DI UFFICI PUBBLICI STATALI, NONCHÉ DI ALTRI IMMOBILI DI PROPRIETÀ DELLO STATO E DI ALTRI ENTI PUBBLICI	34.571.707,00	34.571.707,00	8.594.730,73	19.225.502,41	14.524.715,45	81.092,73	33.669.125,13
XXI	XXI	2	14	10	7341	85	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	0,00	721.158,00	629.174,37	892.651,46	478.874,08	0,00	1.371.525,54
XXI	XXI	2	14	10	7343	1	SPESA COMPRESE QUELLE INERENTI ALLA PROGETTAZIONE PER L'ATTUAZIONE DI UN PROGRAMMA STRAORDINARIO QUINQUENNALE DI INTERVENTI PER LA COSTRUZIONE DELLE NUOVE SEDI DI SERVIZIO E RELATIVE ATTIVITÀ SPECIALI, NONCHÉ SPESA PER LA RISTRUTTURAZIONE, AMPLIAMENTO, COMPLETAMENTO E SISTEMAZIONE DI SEDI ESISTENTI PER IL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO E PER LE RELATIVE PROGETTAZIONI	0,00	0,00	0,00	60.508,64	0,00	0,00	60.508,64
XXI	XXI	2	14	10	7344	1	INTERVENTI DI RISTRUTTURAZIONE ED ADEGUAMENTI DELLE STRUTTURE PUBBLICHE PER LA LIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	0,00	0,00	0,00	12.871,02	0,00	0,00	12.871,02
XXI	XXI	2	14	10	7346	1	SPESA PER LA COSTRUZIONE, ONVERO PER L'ACQUISIZIONE DI AREE O DI IMMOBILI DA DESTINARE A NUOVE SEDI DI SERVIZIO E RELATIVE ATTIVITÀ SPECIALI, NONCHÉ SPESA PER LA RISTRUTTURAZIONE, AMPLIAMENTO, COMPLETAMENTO E SISTEMAZIONE DI SEDI ESISTENTI PER IL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO E PER LE RELATIVE PROGETTAZIONI	0,00	0,00	0,00	3.024.966,88	674.858,63	0,00	3.699.825,51
XXI	XXI	2	14	10	7346	84	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A PROGETTAZIONI NON RESIDENZIALI	0,00	0,00	0,00	303.106,47	0,00	0,00	303.106,47
XXI	XXI	2	14	10	7354	1	ANNUALITÀ QUINDECENNALI PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA PER INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI NECESSARI ALLO SVILUPPO ED ALL'INTEGRITÀ DEL TERRITORIO, IN PARTICOLARE PER IL RINNOVO DELL'ARMA DEI CARABINIERI, DEL CORPO DELLA GUARDIA DI FINANZA, DEL CORPO DELLE CAPTANERIE DI PORTO, DEL CORPO FORESTALE E DEL LOSTATO E DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO	0,00	0,00	0,00	0,00	5.607,32	0,00	1.166.142,55
XXI	XXI	2	14	10	7354	3	AMMODERNAMENTO STRUTTURE	0,00	0,00	0,00	60.160,54	0,00	0,00	60.160,54
XXI	XXI	2	14	10	7354	3	AMMODERNAMENTO STRUTTURE	0,00	0,00	0,00	1.161.164,20	0,00	0,00	1.161.164,20
XXI	XXI	2	19	2	7371	1	SPESA PER ACQUISTO DI ATTREZZATURE E APPARECCHIATURE NON INFORMATICHE, DI MOBILIO E DI DOTAZIONI LIBRARIE	0,00	0,00	0,00	49.613,50	0,00	0,00	49.613,50
XXI	XXI	2	14	10	7394	85	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	0,00	0,00	0,00	57.885,50	0,00	0,00	57.885,50
XXI	XXI	2	14	10	7395	1	SPESA PER INTERVENTI SU EDIFICI DI CULTO, ADIBITI A FINI DI CULTO O APPARTENENTI A COMUNITÀ RELIGIOSE, NONCHÉ SU IMMOBILI RICONOSCIUTI DI INTERESSE STORICO, ARTISTICO E MONUMENTALE PUBBLICI, DESTINATI AD ATTIVITÀ CULTURALI, PER IL COMPLETAMENTO E IL RINNOVO DELLE OPERE DELLA CAMPANIA, DELLA BASILICATA E DELLA PUGLIA COLTITE DAGLI EVENTI SISMICI DEL NOVEMBRE 1980 E DEL FEBBRAIO 1981	0,00	0,00	0,00	341.777,46	0,00	0,00	341.777,46
XXI	XXI	2	14	10	7395	85	REISCUZIONE RESIDUI PASSIVI PERENTI RELATIVI A OPERE PUBBLICHE	0,00	0,00	0,00	1.227,61	0,00	0,00	1.227,61

[illegible]

**Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2023 (decreto ministeriale n. 168 del 31 maggio 2022)**



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, recante “Riordino e potenziamento dei meccanismi e strumenti di monitoraggio e valutazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati dell’attività svolta dalle amministrazioni pubbliche, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, e, in particolare, l’articolo 8, concernente la direttiva generale annuale dei Ministri sull’attività amministrativa e sulla gestione;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante “Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”, e, in particolare, gli articoli 4 e 14;

VISTO il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni e, in particolare, l’articolo 15, comma 2, lettera a), in base al quale l’organo di indirizzo politico-amministrativo emana le direttive generali contenenti gli indirizzi strategici;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196, di contabilità e finanza pubblica e successive modificazioni;

VISTA la legge 6 novembre 2012, n. 190, e successive modificazioni, concernente le “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella pubblica amministrazione”;

VISTA la risoluzione A/70 adottata dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015 “*Trasformare il nostro mondo: l’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*” e i suoi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS);

VISTO l’Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015, ratificato con legge 4 novembre 2016, n. 204;

VISTA la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile approvata con delibera CIPE 108 del 22 dicembre 2017;

VISTA la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 marzo 2018 “*Indirizzi per l’attuazione dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite e della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile*”;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 650 del 17 dicembre 2019 “*Strategia annuale di crescita sostenibile*” con cui viene riorientato il ciclo del semestre europeo al conseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) per sostenere “*direttamente l’Unione europea e i suoi Stati membri nel perseguimento degli OSS in tutte le politiche economiche e occupazionali, contribuendo a un’economia al servizio di tutti e garantendo la sostenibilità della crescita*”, prevedendo il monitoraggio periodico dei risultati nell’ambito dello stesso ciclo in base agli indicatori messi a punto da Eurostat;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640 - Un Green Deal europeo, programma “*per una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l’UE in una società giusta e prospera, dotata di un’economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall’uso delle risorse*” in cui è definita una tabella di marcia delle politiche e misure





## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

principali necessarie per realizzare il Green Deal europeo, quale dichiaratamente parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda ONU 2030;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 299 dell'8 luglio 2020 *“Energia per un'economia climaticamente neutra: strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico”*;

VISTE le conclusioni del 17-21 luglio 2020 con cui il Consiglio europeo ha adottato la sua posizione in merito al Quadro Finanziario Pluriennale e al fondo per la ripresa dalla crisi del COVID-19 Next Generation EU, prevedendo che un obiettivo climatico generale del 30% si applicherà all'importo totale della spesa a titolo del QFP e di Next Generation EU e si tradurrà in obiettivi adeguati nella legislazione settoriale e definendo che tutte le spese dell'UE dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi dell'accordo di Parigi e con il principio del “non nuocere” del Green Deal europeo;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 563 del 17 settembre 2020 *“Proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima)”* con cui è confermato l'obiettivo della neutralità climatica al 2050 e fissato l'obiettivo intermedio al 2030 della riduzione delle emissioni al minimo -55% rispetto al 1990;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2020) 789 del 9 dicembre 2020 *“Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro”*;

VISTO il regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio del 17 dicembre 2020 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027;

VISTO il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) pubblicato il 21 gennaio 2021, con cui vengono stabiliti gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento;

VISTO il regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza determinando la destinazione della quota minima del 37% alla *transizione verde, compresa la biodiversità, o alle sfide che ne derivano*, e almeno il 20% per la *spesa digitale*, garantendo che le misure incluse nei loro piani per la ripresa e la resilienza sono conformi al principio “non arrecare un danno significativo”, e richiamando il quadro di riferimento del semestre europeo, gli OSS e gli obiettivi dell'Accordo di Parigi;

VISTA la comunicazione della Commissione europea COM(2021) 118 del 9 marzo 2021 che approva la Strategia europea per il decennio del digitale al 2030, contenente obiettivi specifici riguardanti anche il settore delle infrastrutture;

VISTO il “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” dell'Italia (di seguito anche “PNRR” o “Piano”) presentato dal Governo alla Commissione europea in data 30 aprile 2021 e approvato con



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021;

VISTO il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”;

VISTO il decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla Legge di conversione del 29 luglio 2021, n. 108, recante: “Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 relativo all'assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi PNRR e corrispondenti *milestone* e *target*;

CONSIDERATO che le attività di competenza del Ministero sono trasversali a diversi degli OSS dell'Agenda 2030, specificamente per gli obiettivi del Goal 9, Goal 3, del Goal 6, del Goal 7, del Goal 11, del Goal 12, con riflessi diretti e indiretti nel perseguimento dei Goal 8, 10, 13, 14 e 15 e su tutti gli altri Goal anche in considerazione del principio d'integrità e indivisibilità dell'Agenda 2030;

CONSIDERATO che gli stessi OSS integrano la definizione degli obiettivi, le raccomandazioni e il monitoraggio nel quadro del semestre europeo, anche delle misure incluse nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato con la disciplina del REGOLAMENTO (UE) 2021/241;

VISTI i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, recanti, rispettivamente, il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello degli uffici di diretta collaborazione del Ministro;

VISTO l'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assunto la denominazione di “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 115, di modifica del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190;

RITENUTO che occorre procedere all'avvio della pianificazione strategica per l'anno 2023, individuando le priorità politiche e gli obiettivi che si intendono porre in essere attraverso l'azione pubblica, in stretto raccordo con l'allocazione delle risorse finanziarie necessarie a garantire la loro realizzazione;

VISTO l'Atto di indirizzo 15 giugno 2021, n. 253;

VISTA la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”;

VISTO il Documento di economia e finanza 2022;

SENTITI i titolari dei Centri di responsabilità amministrativa;



*Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

EMANA IL SEGUENTE

**ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITA'  
POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2023**

**1. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE IN COERENZA CON IL QUADRO  
PROGRAMMATICO GENERALE E DEL GOVERNO**

A livello globale, europeo e nazionale gli ultimi due anni sono stati caratterizzati dall'emergenza sanitaria del COVID-19 che ha inciso, e ancora sta incidendo, in modo determinante sulle condizioni socioeconomiche e sulla qualità della vita delle persone, nonché sulle modalità di svolgimento del lavoro, delle attività culturali e di interazioni sociali. Sebbene gli effetti più visibili della pandemia abbiano riguardato la salute umana e la crisi economica e sociale, essa ha messo anche in luce tutta la fragilità del modello di sviluppo del nostro Paese, la cui insostenibilità dal punto di vista economico, sociale e ambientale risultava chiara già prima dell'insorgere dell'emergenza sanitaria.

In quest'ambito, le infrastrutture e le reti multimodali di trasporto hanno giocato un ruolo fondamentale per assicurare la distribuzione dei beni essenziali e l'attività economica durante il *lock-down* del 2020 e nella fase di forte ripresa produttiva e sociale avvenuta nel corso del 2021. D'altra parte, esse possono giocare un ruolo cruciale nella trasformazione del sistema sociale e produttivo in senso digitale ed ecologico, nonché per accompagnare cambiamenti di stili di vita della popolazione, in un'ottica di sviluppo sostenibile. Infatti, poiché il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e sulla biodiversità è molto rilevante, la loro trasformazione può rappresentare un importante fattore di stimolo alla modernizzazione del Paese. La crisi indotta dalla pandemia ha comportato e comporterà cambiamenti profondi anche nel funzionamento delle città, da accompagnare e orientare con un netto miglioramento del sistema del trasporto locale. Infine, ma non meno importante, anche alla luce dell'età media delle infrastrutture di trasporto italiane, è necessario un investimento straordinario per aumentarne la vita utile e per assicurarne l'efficienza e la sicurezza. L'innovazione tecnologica e dei materiali può consentire un salto di qualità nella gestione delle reti infrastrutturali e dei sistemi a rete, anche per accompagnare la trasformazione in atto dell'industria dell'*automotive* e dei trasporti in generale.

“Dieci anni per trasformare l'Italia” possono sembrare tanti, ma non lo sono; oggi ci troviamo di fronte a una sfida epocale e gli effetti della crisi climatica sono già visibili e tangibili, con impatti potenzialmente dirompenti sulle infrastrutture e i sistemi di mobilità. Le risorse messe a disposizione dal PNRR e le altre fonti nazionali ed europee, seppure ingenti, da sole non sono sufficienti per assicurare la resilienza e lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture e delle reti multimodali del Paese. Anche per questo, il Ministero ha avviato, nel corso dell'ultimo anno, importanti innovazioni normative e regolamentari per inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel modo di



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

programmare, selezionare, valutare, progettare e monitorare la realizzazione di opere infrastrutturali. Vanno in questa direzione:

- la definizione di nuovi strumenti di progettazione e valutazione, come le linee guida settoriali di valutazione degli investimenti in opere pubbliche;
- le linee guida per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con l'introduzione della Relazione di Sostenibilità delle opere;
- le linee guida sullo svolgimento del Dibattito Pubblico richiesto per molte più iniziative rispetto al passato, grazie alla riduzione delle soglie di valore delle opere oltre le quali esso diviene obbligatorio.

Un contributo significativo alla mobilità sostenibile verrà fornito da azioni che, seguendo il paradigma "A-S-P", aiutino a evitare viaggi sostituibili ("Avoid"), favoriscano l'uso di modalità di trasporto più efficienti ("Shift"), aumentino efficienza e sicurezza dei sistemi di trasporto ("Improve"). Al tema dei viaggi sostituibili si affianca, almeno per l'Italia, la profonda trasformazione in atto nella distribuzione della popolazione sul territorio nazionale, i fenomeni migratori interni, l'aumento dell'età media della popolazione. Queste variabili interagendo tra loro disegnano, come testimoniato dalle statistiche dell'Istat, un'Italia in evoluzione, che richiederà nel prossimo futuro servizi di mobilità differenti e, potenzialmente, il ricorso meno intenso a quelli classici a favore di nuove forme di mobilità.

Il monitoraggio e il governo della transizione della domanda di mobilità, insieme alle innovazioni tecnologiche e alle valutazioni economiche generali, diverranno il punto di riferimento dell'evoluzione delle reti di servizi (mobilità, energia, telecomunicazioni), della loro integrazione fisica e funzionale, del loro dimensionamento, nell'ottica di contribuire a sviluppare un Paese più connesso e con minori disuguaglianze, in grado di affrontare le sfide del futuro, compresa quella di far evolvere i "corridoi plurimodali del trasporto", che da decenni guidano lo sviluppo infrastrutturale dell'Europa, in "corridoi multiservizi", che diminuiscano l'uso del territorio, migliorino il presidio manutentivo, accelerino i processi di potenziamento e sviluppo delle singole reti.

Se quello dell'Avoid è un momento del cambiamento epocale di abitudini e trend, il tema dello Shift, anch'esso osservato durante la crisi pandemica, è il momento dell'accelerazione. In quest'ambito, l'intermodalità potrà rappresentare finalmente il nuovo paradigma, concretamente praticato e non solo immaginato. La disponibilità di nuove tecnologie, l'evoluzione del mercato dei fattori della produzione, l'andamento del prezzo dell'energia, la necessità di ridurre le emissioni di gas climalteranti lungo tutta la filiera produttiva, oltre che gli ingenti investimenti previsti con il PNRR e gli altri fondi, stanno cambiando la propensione delle imprese e delle persone all'intermodalità e al trasporto ferroviario, con una vivace richiesta di nuovi servizi da parte del mercato.

Per affrontare queste sfide si opererà simultaneamente su due linee di azioni. La prima, orientata a soddisfare le necessità immediate del sistema della mobilità, con azioni volte a:



## *Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

- assicurare la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria;
- attuare tempestivamente gli investimenti programmati con il PNRR e altri fondi nazionali ed europei disponibili;
- realizzare importanti riforme di sistema e di settore.

La seconda, da perseguire simultaneamente alla prima, finalizzata a orientare le scelte verso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti, in primo luogo ai rischi sismici e ai disastri naturali, in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, nel rispetto del principio del *Do Not Significant Harm* (DNSH), il che implica che tutti gli investimenti e le riforme programmate non devono danneggiare l'ambiente, ma lo devono preservare per le generazioni future.

Alla luce di questi presupposti, nella programmazione di medio-lungo periodo degli investimenti e dei servizi ci si concentrerà su:

- **l'implementazione di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, a lunga percorrenza e locale**, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono:
  - **lo sviluppo dell'Alta velocità** delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro e a scuola/università;
  - **il rinnovo in senso ecologico del parco veicolare** per il trasporto su terra e via mare;
  - **il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata**, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;
- **investimenti nell'edilizia sociale agevolata e per la qualità dell'abitare**, nonché nell'edilizia residenziale pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di aumento del benessere delle persone, come previsto dall'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile;
- **il potenziamento e il completamento delle infrastrutture idriche primarie**, anche per anticipare le problematiche derivanti dalla crisi climatica e incrementare così l'adattamento e la resilienza dei sistemi per l'approvvigionamento, riducendo anche le dispersioni idriche.

Trasversali rispetto alle due linee di azione indicate saranno:

- **l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative** che presiedono alle fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

realizzazione delle opere, aumentando il rispetto della legalità e della concorrenza, la sicurezza sul lavoro, la trasparenza delle scelte;

- **la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente**, riguardante tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi di rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Per sostenere l'attuazione delle linee d'azione indicate, occorrerà potenziare le strutture del Ministero, introdurre sistemi di monitoraggio sulle linee di intervento, rafforzare il coinvolgimento e la partecipazione degli *stakeholder*, consolidare il sistema integrato dei controlli interni, fondato sui collegamenti tra i sistemi del bilancio, del controllo strategico, della valutazione dei dirigenti e del personale, del controllo di gestione e della contabilità analitica per centri di costo.

### 2. ORIENTAMENTO DELLE POLITICHE ALL'AUMENTO DEL BENESSERE DELLE PERSONE E DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE

L'Italia è in prima linea nelle politiche volte alla transizione ecologica e alla transizione digitale, per le quali ha programmato e sta attuando azioni molto significative, alimentate da ingenti finanziamenti. In particolare, il Governo Draghi ha sin dall'inizio assunto un forte impegno per rispettare gli accordi sottoscritti a livello globale ed europeo (Accordi di Parigi, *Green Deal* europeo, Agenda ONU 2030). L'impegno del nostro Paese in tale direzione è emerso anche nel corso del G20 a presidenza italiana, nell'ambito del quale si sono conseguiti importanti risultati rispetto alle politiche per contrastare la crisi climatica, rilanciare lo sviluppo dopo la pandemia e coniugare scelte economiche e politiche ambientali.

Contribuire alla mitigazione del riscaldamento globale, beneficiando al meglio delle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e digitale, è oggi una delle sfide strategiche per il futuro del pianeta e quindi dell'umanità. Per conseguire tale risultato occorre un coordinamento delle politiche internazionali e nazionali senza precedenti, nonché un profondo cambiamento negli stili di vita delle popolazioni, a partire da quelle dei Paesi maggiormente ricchi e sviluppati come l'Italia. Non a caso la lotta al cambiamento climatico è una delle priorità dell'Unione europea che, con il "*Green Deal*", il "*Next Generation EU*" e il recente pacchetto di riforme "*Fit for 55*", mira a diventare la prima grande area geopolitica del pianeta a impatto climatico zero entro il 2050.

Il Ministero ha intrapreso nel corso dell'ultimo anno un percorso di profondo cambiamento, in linea con la sua nuova denominazione, a partire dalle importanti innovazioni normative e regolamentari volte ad inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali. Sta lavorando per realizzare una visione sempre più integrata della programmazione e del finanziamento orientati alla realizzazione di tutte le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza. Sta intensificando la collaborazione con gli altri Ministeri che programmano, finanziano e gestiscono reti e opere complementari a quelle del Ministero come, ad esempio, quelle riguardanti i settori dell'energia, dell'ambiente, delle tecnologie digitali, mentre continua a garantire una dialettica strut-



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

turata con i diversi stakeholder attraverso un processo decisionale e procedurale affidabile, trasparente e ripercorribile.

Anche a tali fini, l'effetto atteso sui destinatari di ciascun obiettivo specifico del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) sarà espresso attraverso idonei indicatori di impatto economico, sociale e ambientale, nonché attraverso gli indicatori ISTAT di Benessere Equo e Sostenibile (BES) e gli SDGs (*Sustainable Development Goals*) dell'Agenda ONU 2030. A ciascun indicatore d'impatto sarà affiancato, ove esistente, il corrispondente indicatore della programmazione europea, nonché il riferimento ai fondi nazionali ed europei disponibili per il completamento delle attività già avviate e per il tempestivo avvio delle attività previste, in particolare, dal PNRR e dal FC.

Gli obiettivi saranno programmati in ottica *risk management*, con l'individuazione dei punti dei processi organizzativi, e dei relativi cronoprogrammi, caratterizzati da un rischio di insuccesso più elevato e con l'identificazione e la programmazione delle misure di prevenzione e di mitigazione.

Il supporto metodologico è assicurato dall'OIV del Ministero.

### 3. PRIORITÀ POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro di riferimento, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei settori di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2023.

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

Aree di intervento:

- **miglioramento della sicurezza stradale** attuando:
  - o la linea di intervento “Messa in sicurezza e monitoraggio di strade, viadotti e ponti” del PNRR e del FC, tenendo conto delle “Linee guida per il censimento, la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e del monitoraggio dinamico dei ponti e delle gallerie”;
  - o il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti locali allo Stato;
  - o il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030”, con l'obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030; adeguando il “Codice della strada” con l'obiettivo di assicurare una maggior tutela della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla sicurezza di ciclisti e pedoni, anche attraverso la razionalizzazione, la proporzionalità e l'efficacia degli istituti sanzionatori; orientando le campagne informative verso una mobilità corretta e rispettosa della legalità; promuovendo la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e degli altri dispositivi per la mobilità personale;
- **aumento della sicurezza del trasporto ferroviario**, rispondendo alle esigenze di mobilità





## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

veloce, sicura e a basso impatto ambientale, con interventi di manutenzione, con investimenti tecnologici anche sulle tratte regionali, con l'estensione dell'European Rail Traffic Management System (ERTMS) per aumentare la capacità della rete e la velocità commerciale e con specifici percorsi formativi del personale destinato alla circolazione ferroviaria;

- **miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe**, in attuazione del *Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico*, soprattutto nelle zone di maggiore sismicità del Paese e nei confronti delle strutture con più anni di funzionamento, con l'obiettivo di incrementare gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta;
- **costante azione di efficientamento sia dell'organizzazione SAR** (*search and rescue*), mediante l'adeguamento sostenibile della componente aereo-navale, delle risorse tecnologiche e infrastrutturali (compresi i siti VTS), sia **delle attività istituzionali collegate alla sicurezza della navigazione e marittima** (*safety e security*), consolidando gli attuali standard di tutela della vita umana in mare e di monitoraggio e informazione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMS (*Vessel Traffic Monitoring Information System*), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale, specie con i Paesi mediterranei;
- **costante ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo nonché dei servizi resi all'utenza**, per la sicurezza della navigazione marittima, costiera, portuale, della balneazione e delle attività ludiche, anche nei laghi ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, e per la tutela degli interessi dominicali, dell'ambiente e delle risorse marine.

*Priorità politica 2 - Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto dei cambiamenti climatici*

Aree di intervento:

- **aggiornamento del Codice dei contratti pubblici**, allo scopo di ridurre i tempi di realizzazione delle opere, di promuovere una maggiore efficienza nelle procedure di programmazione, di affidamento, di gestione e di esecuzione degli appalti, nonché di introdurre regole semplici e chiare per rilanciare gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili, prevenendo l'insorgere di fenomeni corruttivi;
- **aggiornamento dei Contratti di programma ANAS e RFI**, secondo le indicazioni del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) e del Documento Strategico della Mobilità Stradale (DSMS), e **attuazione dei nuovi Contratti di programma**, tenendo conto della scadenza del 2026 per le opere finanziate dal PNRR e dal FC;
- **prosecuzione delle procedure di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali**, in ottemperanza alle procedure comunitarie e utilizzando le raccomandazioni della Commissione recentemente istituita per individuare le modalità di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali, anche allo scopo di ottenere tariffe più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti per i programmi di riqualificazione delle opere;





## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

- **attivazione dei progetti finalizzati alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture di trasporto**, per favorirne l'ammodernamento e la sostenibilità, nonché alla ricerca sulle nuove tecnologie mirate a preservare e valorizzare il capitale naturale, le biodiversità e gli ecosistemi;
- **adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica**, in attuazione del *Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico* con l'obiettivo di aumentare significativamente la risorsa idrica complessiva (fino a 700 milioni di m<sup>3</sup>), tenendo conto dell'impatto della crisi climatica, anche attraverso l'approvazione della riforma sulla *governance* del settore dell'approvvigionamento idrico e l'attuazione di misure interne, a sostegno della suddetta riforma, mirate a nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni, a rinnovati criteri di selezione, alla predisposizione di linee guida per la valutazione degli investimenti;
- **attuazione degli interventi per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici** del PNRR e del FC, **miglioramento della qualità dell'abitare** nell'ambito del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA), **prosecuzione degli interventi di efficientamento delle cittadelle giudiziarie**, disegnando e attuando, nel contempo, una politica nazionale per la rigenerazione urbana e lo sviluppo sostenibile delle città, costruita in collaborazione con le Regioni e gli enti locali, in grado di integrare in una visione coerente gli interventi per le infrastrutture sociali (compresa l'edilizia residenziale pubblica e sociale), la mobilità sostenibile, il sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione, compresi quelli previsti nella linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" del PNRR e del FC;
- **attuazione della linea di intervento "Strategia nazionale per le aree interne"** del PNRR e del FC;
- **piena utilizzazione dei fondi previsti per la salvaguardia della laguna di Venezia** e per l'aggiornamento di studi, progettazioni, sperimentazioni e opere per il riequilibrio idrogeologico della laguna;
- **monitoraggio dell'utilizzo delle risorse del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, per le annualità 2021–2023.**

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

#### *Aree di intervento:*

- **predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, anche tenendo conto delle conseguenze sul sistema trasportistico e sul sistema economico della crisi da Covid-19, finalizzato al potenziamento della filiera logistica come sistema strategico del Paese fondato sull'intermodalità e lo sviluppo del trasporto di merci su ferro e per nave, alla transizione ecologica e alla trasformazione in senso green delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

- **miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei** attraverso:
  - o l'attuazione della linea di intervento “Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici” del PNRR e del FC;
  - o l'accompagnamento alla ripresa del sistema aeroportuale nazionale dopo la crisi da Covid-19; l'elaborazione di una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori;
  - o l'integrazione tra trasporto aereo e trasporto ferroviario, in grado di contribuire anche alla riduzione degli impatti ambientali, e la revisione del Piano nazionale degli aeroporti;
  - o la spinta al rinnovo delle flotte con l'acquisto/sostituzione di aeromobili di nuova generazione, meno inquinanti sia per emissioni nocive (CO<sub>2</sub>) sia per il rumore;
- **potenziamento del trasporto ferroviario**, anche ai fini della sostenibilità ambientale e sociale, con l'adozione di misure propulsive, quali:
  - o l'attuazione del *Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci* (DSFM);
  - o la realizzazione della linea di intervento “Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese”, “Turismo e cultura 4.0” e “Investimenti nella filiera dell'idrogeno” del PNRR e del FC;
  - o la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
  - o la realizzazione delle tratte ad alta velocità già programmate per completare i sistemi infrastrutturali relativi alle grandi reti di trasporto transeuropee e degli interventi necessari per colmare i principali gap infrastrutturali esistenti nelle varie aree del Paese, consentendo a ogni cittadino e alle merci un agevole accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce;
  - o la riqualificazione delle stazioni, per migliorare l'accessibilità alla rete ferroviaria;
- **potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale**, dando priorità a:
  - o l'attuazione del *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*;
  - o la prosecuzione della linea di intervento *Progetto integrato porti d'Italia* del PNRR e del FC; alle connessioni di rete corta, interconnettendo le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali e completando le infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, etc.) per valorizzare anche le zone franche, le Zone economiche speciali (ZES) e le Zone logistiche semplificate (ZLS);
  - o le connessioni di rete lunga, interconnettendo a livello funzionale e infrastrutturale i sistemi portuali nazionali con le tre grandi direttrici delle reti TEN/T, dell'area euroasiatica BRI e dell'area MED;



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

- lo sviluppo dei nodi portuali, completando gli interventi portuali e fronte mare, attrezzando i porti per le vocazioni industriali, commerciali e turistiche di pertinenza; alla sostenibilità ambientale ed energetica dei sistemi portuali, con attenzione alla riconversione dei siti dismessi;
- la smaterializzazione e digitalizzazione delle procedure logistico-portuali;
- l'impiego dei fondi previsti per il *trasporto marittimo* conforme alla normativa IMO e per le *infrastrutture elettriche nei porti* per ridurre l'uso di combustibili fossili delle navi;
- l'adozione del regolamento sulle concessioni in area portuale, alla semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica portuale, alla semplificazione delle procedure autorizzative per l'elettrificazione delle banchine (cold ironing);
- la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) per garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative e i tempi di permanenza delle merci in porto, e favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;
- **miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile** attraverso:
  - il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di Trasporto Rapido di Massa sollecitando, in particolare, l'esecuzione dei progetti risultati idonei e già finanziati; l'attuazione delle linee di intervento "Trasporti locali sostenibili, sostegno alla filiera industriale", "Investimenti nella filiera dell'idrogeno", "Digitalizzazione della PA" del PNRR e del FC;
  - il tempestivo impiego dei fondi per il *trasporto pubblico ferroviario* e per il *trasporto pubblico locale stradale e marittimo* che rispetta le soglie di emissione stabilite dalle disposizioni europee, nonché per il *rinnovo del parco del trasporto pubblico locale stradale* nel rispetto della Direttive UE;
  - l'elaborazione dei criteri per la definizione, da parte delle Regioni, dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale previsti dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, perseguendo l'obiettivo generale di stabilire standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale;
  - procedere alla ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale, con l'attuazione dei criteri fissati dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, sulla base dei dati economici e trasportistici trasmessi in via telematica ed in forma certificata dalle aziende di settore all'osservatorio sul TPL;
  - il rinnovo dei mezzi navali destinati al trasporto pubblico locale, migliorando i livelli di servizio e riducendo, entro il 2024, l'età media della flotta dagli attuali 20 a 10,6 anni; l'implementazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, in linea con le Linee guida della Commissione europea; intensificazione delle misure attuative del *Piano Strategico*



## *Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

*Nazionale per la Mobilità Sostenibile*, per il miglioramento della qualità dell'aria, con l'introduzione di tecnologie innovative e l'attuazione degli accordi e delle disposizioni normative dell'Unione europea.

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

Aree di intervento:

- **valorizzazione professionale e delle competenze delle risorse umane**, con attenzione particolare alla dirigenza e i nuovi assunti, attraverso la formazione continua e l'attuazione di procedure di crescita in carriera;
- **rafforzamento dell'organizzazione** anche attraverso l'acquisizione di nuove risorse umane e la revisione delle procedure interne, specialmente quelle delle Motorizzazioni e dei Provveditorati;
- **miglioramento del clima organizzativo e della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro** anche grazie alla stabilizzazione di forme di lavoro agile;
- **messa a regime del Centro per l'Innovazione e la Sostenibilità in materia di Infrastrutture e Mobilità (CISMI)**, anche allo scopo di definirne le tempistiche e il contributo all'interno delle singole fasi del processo di pianificazione e programmazione del Ministero;
- **superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del Ministero**, anche alla luce delle recenti norme per le nuove assunzioni;
- **orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero**;
- **nuovo impulso allo snellimento delle procedure e crescente semplificazione amministrativa**, anche attraverso un piano di transizione al digitale, avendo come finalità, nel rispetto del Codice dell'amministrazione digitale, la riduzione degli oneri burocratici e la dematerializzazione dei servizi;
- **potenziamento del Sistema di controllo di gestione e di monitoraggio della performance**, in relazione alle necessità informative del Ministero e rafforzamento del ciclo di gestione della performance, secondo le Linee guida del Dipartimento della funzione pubblica e con il coinvolgimento dei destinatari finali dei servizi del Ministero;
- **rafforzamento della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza** attraverso l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza;

*Enrico Giovannini*



\*191640104830\*