

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. CLXIV

n. 56

## 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 2016)**

*(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*

**(DELRIO)**

---

*Trasmessa alla Presidenza il 27 dicembre 2017*

---

**Sommario**

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

**Premessa**

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

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

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

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

### **1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche**

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

*Priorità politica 1 – “Sicurezza”*

*Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”*

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

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

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

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

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

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

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

- Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;
- Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

A livello centrale, in ciascuno dei due Dipartimenti sono incardinate otto Direzioni generali, mentre, a livello decentrato e periferico, sono funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e sono dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, quattro Direzioni generali territoriali.

Nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, opera, inoltre, il Comitato centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, il quale esercita le funzioni di competenza, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72; il Corpo delle Capitanerie di porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della Navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;
- Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, che svolge attività di consulenza facoltativa per le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. Il Consiglio superiore, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa che ne assicurano indipendenza di giudizio e di valutazione.

Operano, inoltre, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, istituita, con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 149 e successive modificazioni, ai sensi dell'articolo 163, lett. b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che ha compiti di indirizzo e pianificazione strategica, impulso, analisi, studio, ricerca, progettazione, supporto ed alta consulenza in materia di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, oltreché di sorveglianza e monitoraggio sulla loro realizzazione;
- Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO) istituito con decreto ministeriale 15 aprile 2002;
- Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 17 maggio 1999, n. 44, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;
- Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, cui sono attribuiti i compiti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi.

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

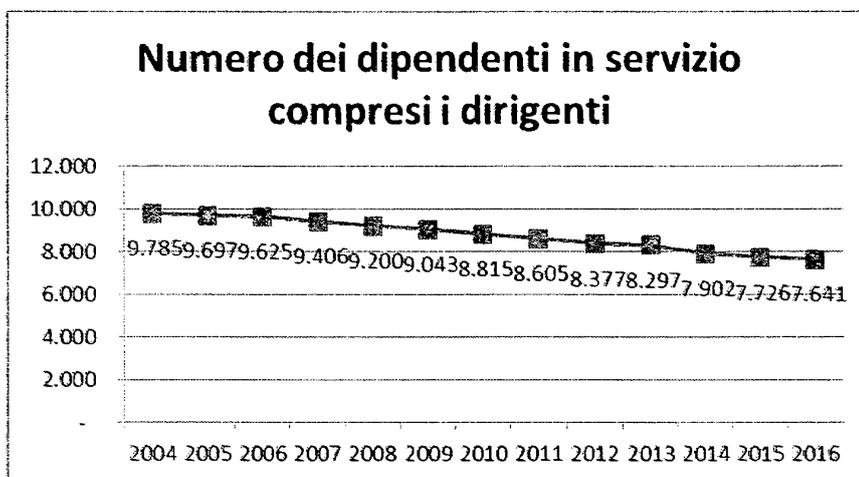
<i>Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione</i>	<i>CDR n. 1</i>
<i>Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici</i>	<i>CDR n. 2</i>
<i>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</i>	<i>CDR n. 3</i>
<i>Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto</i>	<i>CDR n. 4</i>
<i>Consiglio superiore dei lavori pubblici</i>	<i>CDR n. 5</i>

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

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

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

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



Va evidenziato che questo marcato trend riduttivo è visibile anche negli anni 2012 e 2013, malgrado in tali anni si siano verificati i nuovi arrivi di personale derivanti dalle assunzioni per il progetto ricostruzione Abruzzo (n. 100 unità) e dalla mobilità del personale dell'ex l'Ispettorato di Vigilanza delle Concessionarie Autostradali dell'Anas S.p.A., pari a circa 120 unità.

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

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

Al riguardo si allegano:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Priorità politica – 1 “Sicurezza”**

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

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

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

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

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

L’obiettivo 2016 ha previsto specifici target per le attività di approvazione dei progetti, per la vigilanza sulla costruzione e l’esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena e per l’esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai concessionari con analisi e confronto delle serie storiche. Da tale obiettivo sono scaturite le seguenti azioni:

- visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, ivi compreso quello delle opere di derivazione, per un totale di 535 dighe;
- esame dei progetti e perizie presentate dai concessionari;

- esame delle asseverazioni presentate dai concessionari.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quanto alla *messa in sicurezza degli edifici scolastici*, si rileva che il Piano scuole risulta tra i principali programmi di edilizia statale e coinvolge le strutture centrali e periferiche del Ministero.

Le modalità di attuazione del *Programma stralcio di riduzione della vulnerabilità anche non strutturale degli edifici scolastici*, sono definite dalla Delibera CIPE n. 32 del 13 maggio 2010. Sulla base delle Convenzioni Stato-Ente, relative ad ogni singolo intervento inserito nel programma, il Ministero eroga i finanziamenti solo successivamente: alla verifica tecnico-amministrativa del progetto definitivo, predisposto dagli enti proprietari degli istituti scolastici, a sopralluoghi in corso d'opera di verifica dello stato di avanzamento dei lavori e, ad ultimazione degli stessi, dopo la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.

In particolare, l'articolazione generale del processo è suddivisa nelle seguenti fasi principali:

1. verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento;

2. verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni;
3. monitoraggio di avanzamento dei progetti;
4. verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente.

Nella consapevolezza dell'importanza di accelerare il più possibile la realizzazione si è ritenuto di dare la possibilità agli Enti locali sprovvisti di adeguato ed idoneo personale di potersi avvalere, per le attività di stazione appaltante, dei locali dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche.

In concreto gli Enti beneficiari, sulla base delle informazioni acquisite attraverso le verifiche tecniche previste dalla Intesa del 28 gennaio 2009 contenente gli *"indirizzi per prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali negli edifici scolastici"*, redigono, eventualmente avvalendosi delle strutture dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, il progetto dei lavori necessari a risolvere le vulnerabilità emerse e provvedono a sottoporlo alla valutazione tecnica dei rispettivi Comitati Tecnici Amministrativi.

Parallelamente alla predisposizione del progetto gli Enti, acquisito il CUP, sottoscrivono con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca l'apposita convenzione redatta sulla base dello schema contenuto nella citata delibera CIPE n.32 del 13 maggio 2010. Detta convenzione, previa registrazione e visto della Corte dei Conti, regolerà i successivi impegni delle Amministrazioni sottoscrittrici.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "*Diritto alla mobilità*" ai programmi 13.1 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale*", 13.2 "*Autotrasporto ed intermodalità*" e 13.6 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*".

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

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

La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (metropolitana di Torino, linea C di Roma, Milano M4, M5, metro Brescia) che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare certezza di risultato nella fase di rilascio del nulla osta tecnico per l'apertura dell'esercizio.

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

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

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

Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l'ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni generali territoriali, dei "*controlli integrati*", riguardanti:

- controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- controllo sui conducenti di veicoli industriali, volto a verificarne la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

degli “scenari”, ossia di situazioni virtuali in cui la persona deve immaginarsi in quella specifica condizione, consente di realizzare un approccio che permetta di verificare l’adozione di particolari comportamenti, date determinate situazioni, pur utilizzando delle semplici descrizioni verbali.

Gli *spot* sono stati realizzati come messaggi verbali resi dai protagonisti di cinque storie di vita diverse, a seguito della morte per un incidente stradale. Questa notizia è resa nota all’osservatore che legge due date, a rappresentare la data di vita e di morte dei protagonisti di ciascuno *spot*.

E' previsto altresì un monitoraggio sull’efficacia della campagna; la verifica della campagna sarà effettuata attraverso un’indagine statistica (monitoraggio) su un campione statisticamente rilevante, che valuterà, sulla base degli obiettivi di comunicazione definiti, gli effetti da questa prodotti. Il monitoraggio della campagna di sicurezza Stradale è stato organizzato con la somministrazione di questionari in tre diverse fasi:

- Fase 1 - test di monitoraggio prima del lancio della campagna (valutazione pre test);
- Fase 2 - test di monitoraggio durante la diffusione della campagna (valutazione in itinere);
- Fase 3 - indagine sugli effetti dopo la diffusione della campagna a seguito della sua diffusione (valutazione post test).

I questionari, nelle loro diverse sezioni ed in relazione con i diversi tempi della rilevazione, ponevano domande su alcuni aspetti, tra i quali:

1. la conoscenza degli *spot* e l’accuratezza del ricordo, ossia domande atte a valutare la conoscenza pregressa dello stimolo;
2. la “forza informativa” del messaggio, intesa come la misura di quanto gli *spot* siano stati ritenuti dai rispondenti efficaci, istruttivi, utili, convincenti, etc.;
3. l’attivazione di emozioni positive, con la valutazione delle emozioni evocate dai diversi messaggi, misurato come livello di attivazione emotiva evocato dallo stimolo;
4. la *fluency* intesa come la percezione della propria fluidità nella comprensione del messaggio;
5. l’*engagement*, una variabile che valuta il coinvolgimento e l’interesse che il soggetto sperimenta in riferimento ad uno stimolo;
6. gli atteggiamenti riguardo i comportamenti di guida sicura suggeriti dal messaggio con misure sugli atteggiamenti nei confronti degli stimoli presentati, attraverso domande dirette e coppie di aggettivi contrapposti;
7. le intenzioni comportamentali dei rispondenti, in riferimento al comportamento suggerito dal messaggio;
8. i costi ed i benefici, ossia quanto i messaggi aiutano a comprendere costi e benefici dei comportamenti suggeriti;
9. la potenzialità di attrazione dell’attenzione della campagna, ossia la capacità dei messaggi di attivare processi percettivi che favoriscano l’attenzione;
10. il gradimento, una valutazione di quanto si apprezzi il messaggio nel suo insieme.

Il questionario per la valutazione dei risultati nella fase 3, oltre a registrare alcune caratteristiche socio demografiche dei rispondenti, ha verificato il ricordo degli

spot durante la loro trasmissione e pubblicazione su giornali e riviste, unitamente alla ricaduta emotiva ed i riverberi degli spot in termini di attivazione emotiva e di coinvolgimento, nonché una valutazione del gradimento e della potenzialità di attivazione dell'attenzione dei messaggi, delle ricadute degli spot sulle persone e dell'incidenza sulle condotte comportamentali indagate.

Si descrive, di seguito, l'intervallo dei risultati ottenuti relativamente ai cinque *spot* realizzati.

Percentuale dei rispondenti che ha dichiarato di avere già visto lo *spot* compresa tra il 38,2% ed il 56,5%, contro il 38% - 62% che non lo aveva visto. I contenuti sono ricordati abbastanza tra il 17,1% ed il 28,9% dei rispondenti, tra il 10,5% ed il 21,5% molto e tra il 12% ed il 24,2% moltissimo, contro il 24,7% - 49,5% che non li ricordava per nulla. Nella percentuale compresa tra l'82,7% ed il 86,4% dei casi lo spot è stato visto in televisione, poi sentito alla radio 10,8% - 13,2%, attraverso il web nel 6,4% - 10,4% dei casi, il 2,1% - 3% attraverso le affissioni, con i social media nel 6,7% - 7,6% e poi giornali il 0,8% - 2,5% e riviste il 0,3% - 0,8%. Rispetto all'attivazione emotiva a seguito della visione dello *spot* si registra generalmente un'attivazione delle emozioni negative legate alla tristezza. Le valutazioni relative alla potenza dello *spot* nel veicolare i contenuti consentono di sottolineare una buona capacità di persuasione ed un buon potere informativo, con una generale buona capacità di coinvolgimento del fruitore ed un buona capacità di catturare l'interesse e motivare alla visione dello *spot*.

- ✓ **Miglioramento della sicurezza pubblica e privata**
- ✓ **Miglioramento della qualità delle costruzioni**
- ✓ **Miglioramento della qualità della progettazione delle opere**
- ✓ **Pericolosità sismica e sicurezza delle costruzioni**

Tali obiettivi risultano collegati alla missione 14 "*Infrastrutture pubbliche e logistica*" e afferiscono al programma 14.9 "*Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni*", attività volta alla consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all'annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda il *Miglioramento della sicurezza pubblica e privata* è stata predisposta una proposta di aggiornamento del "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia", riguardante i titoli abilitativi, le norme tecniche sulle costruzioni, comprese quelle scolastiche, le norme in materia sismica, che si propone la finalità di semplificare l'applicazione delle norme stesse.

Per l'obiettivo strategico *Miglioramento della qualità delle costruzioni* il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha redatto le linee guida inerenti le procedure da seguire per il rilascio della certificazione di valutazione tecnica di cui alla lettera C del paragrafo 11.1 delle vigenti norme tecniche per le

costruzioni. In particolare è stato redatto un documento che ha individuato gli ambiti, le modalità e le procedure necessarie alla determinazione dei criteri per la progettazione e ristrutturazione delle costruzioni e delle infrastrutture ai fini della tutela dall'inquinamento acustico, come lavoro propedeutico all'attuazione della "Legge Quadro sull'inquinamento acustico" 26 ottobre 1995, n. 447.

Per quanto afferisce al *Miglioramento della qualità della progettazione delle opere* sono stati individuati i criteri metodologici a supporto delle scelte progettuali mirate all'ottimizzazione della qualità e della manutenzione programmata delle opere.

Riguardo la *Pericolosità sismica e sicurezza delle costruzioni* si è provveduto alla redazione di una bozza di revisione dei criteri generali per la classificazione sismica del territorio.

✓ **Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo**

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.

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

Nel corso dell'esercizio 2016 la primaria attività di *ricerca, soccorso e assistenza mare* è proseguita senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km<sup>2</sup> di area di competenza, sia di zona italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per l'intensa attività di soccorso straordinaria sostenuta in favore dei migranti. In ragione di ciò, le 4.049 missioni SAR e le 5.294 missioni VIFI (vigilanza flussi immigratori) effettuate dai mezzi navali hanno fatto totalizzare più di 385mila miglia nautiche percorse.

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

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

- svolgere regolarmente il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, per mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili.

Iniziando dal funzionamento dei mezzi navali e terrestri della Guardia costiera, è stata garantita una media di 327 giorni di disponibilità operativa degli stessi, a fronte dei 287 giorni prefissati. Nel dettaglio:

- mezzi navali - obiettivo realizzato: 307 giorni di disponibilità operativa (previsti 264 giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,15;
- mezzi terrestri - obiettivo realizzato: 347 giorni di disponibilità operativa (previsti 310 giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,11;

Relativamente alla componente aerea ad ala fissa e rotante, invece, l'obiettivo prevedeva di garantire mediamente, per 330 giorni, il servizio di allarme h24, finalizzato ad assicurare la più ampia disponibilità e prontezza di intervento in caso di emergenze. Il risultato raggiunto ha visto 364 giorni di allarme h24 rispetto ai prefissati 330 giorni.

Per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale militare dedicato al delicato settore, si sono regolarmente svolti i previsti corsi formativi con la specializzazione di 654 militari (programmati 650) e sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza. Ciò, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.

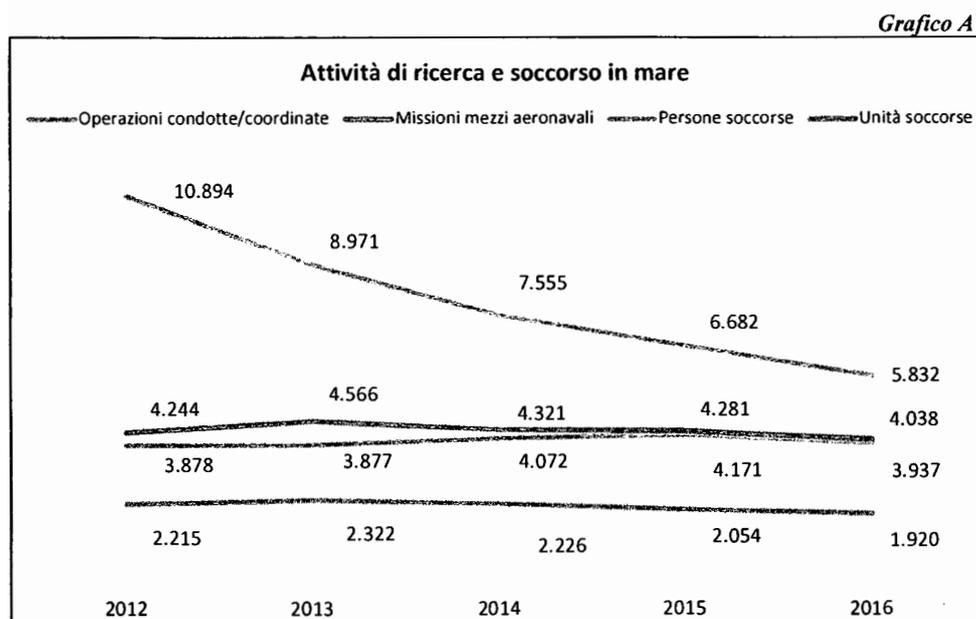
Complessivamente si registrano 6.571 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali che configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno (4.900).

Dal punto di vista prettamente operativo, esclusa l'attività inerente il fenomeno immigratorio di cui si tratterà successivamente, la gestione delle sale operative delle Capitanerie di porto e degli uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C. – *Maritime Rescue Sub Center* – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha riguardato:

- 3.937 operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- 4.038 missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali;
- 5.832 persone soccorse e/o assistite;
- 1.920 unità da traffico, da pesca e da diporto soccorse/assistite;
- 201.993 miglia percorse dalle motovedette, per ricerca e soccorso;
- 531 ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R.;
- 319 operazioni di ricerca di dispersi in mare
- 230 persone decedute in mare di cui: 34 in attività subacquea, 20 per sinistri marittimi, 72 per cadute accidentali in acqua o suicidi e 104 per balneazione.

Dal sottostante *Grafico A* è desumibile, con riferimento all'ultimo quinquennio, l'andamento pressoché costante dell'attività in parola, in termini di unità soccorse, mezzi impiegati e operazioni condotte/coordinate.

In costante diminuzione, invece, il numero delle persone soccorse che nel 2012, si rammenta, includevano anche i numerosi naufraghi della M/N Concordia.

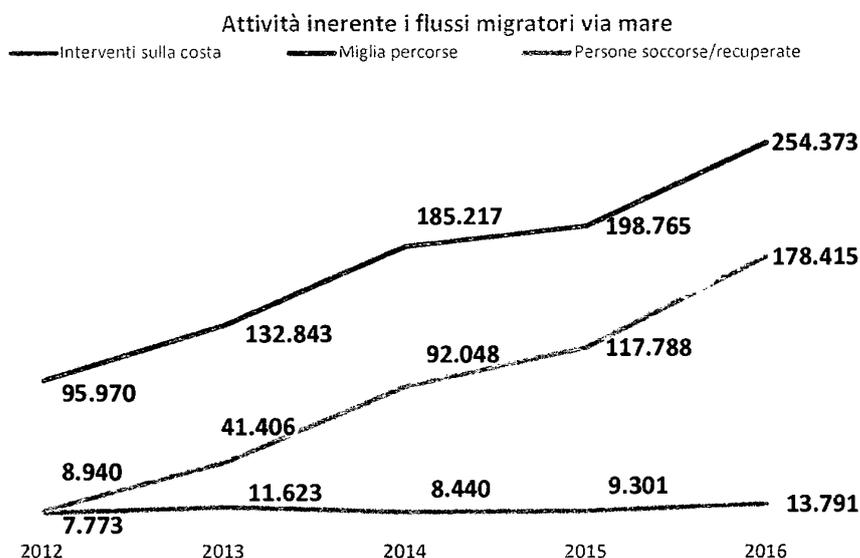


Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso in mare), ai precedenti dati si aggiungono i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente all'immigrazione clandestina (esposti anche al successivo *Grafico B*).

È considerevole, nel quinquennio esaminato, l'incremento del fenomeno immigratorio, con il numero di persone soccorse vertiginosamente accresciutosi dal 2012 al dicembre scorso. Complessivamente si ha:

- 178.415 migranti soccorsi in mare;
- 254.373 miglia percorse dalle unità navali;
- 4.775 missioni in mare dei mezzi aeronavali;
- 13.791 controlli del personale a terra.

Grafico B



Nel corso del 2016 i flussi migratori, diretti verso le coste italiane, hanno avuto origine principalmente dalla Libia (162.732) dal Mediterraneo orientale (Egitto, Grecia e Turchia: 14.974) e, con minore intensità, dalla Tunisia (548) e dall'Algeria (161).

L'intensificarsi delle emergenze appena richiamate ha, inevitabilmente, congestionato l'attività espletata presso la Centrale operativa I.M.R.C.C. del Comando generale (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*) che, tra l'altro, ha gestito le numerose telefonate di emergenza effettuate al "Numero blu" 1530 selezionando automaticamente la Capitaneria di porto nella cui giurisdizione è ubicato il telefono fisso da cui proviene la chiamata o smistando rapidamente, tramite operatori, le richieste provenienti da rete mobile alle sale operative delle Capitanerie competenti per territorio. Tutte le 1.650 emergenze verificatesi nell'anno sono state prontamente affrontate con il coordinamento dei necessari interventi operativi garantendo, così, il pieno perseguimento del target prefissato con un indice di efficacia uguale a 1 (conseguimento dell'obiettivo = 100%).

Il Corpo delle Capitanerie, infine, partecipa in collaborazione con altre Forze, al contrasto dell'immigrazione clandestina con la vigilanza delle frontiere esterne in ambito europeo, condotta dall'Agenzia Frontex con sede a Varsavia (*European Agency for the management of operational cooperation at the external borders of the member States of the European Union*). L'attività si sostanzia in pattugliamenti a carattere permanente svolti durante l'intero arco dell'anno ai quali si aggiungono delle operazioni specifiche nelle zone di maggiore intensità dei flussi. Nel Mediterraneo è attiva dal 1° novembre 2014 l'operazione "Triton", che anche nel corso del 2016 ha visto la partecipazione di mezzi aeronavali della Guardia costiera italiana, per un totale di 5.768 ore di moto e 128 ore di volo.

Per completare il quadro riferito all'attività del soccorso in generale, si evidenziano questi ulteriori dati:

- 281 missioni aeronavali per trasporto di ammalati e/o traumatizzati;

- 248 missioni di unità navali per incendi boschivi lungo le coste;
- 8 missioni per evacuazione di persone, via mare, a seguito di calamità naturali.

In merito agli obiettivi operativi concernenti il mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della *Safety* e della *Security*, si riportano i seguenti dati.

In materia di *safety* le ispezioni e le visite al naviglio nazionale ed ai relativi documenti di bordo, sono state 75.218, in aumento rispetto all'anno precedente (28.090) e superiori al *target* prefissato (26.750 ispezioni previste), con un indice di efficacia pari a 2,81. Ciò è da imputarsi ad una diversa rilevazione delle pertinenti attività, che include adesso nuove casistiche ispettive non considerate in sede di programmazione del *target*. Sotto l'aspetto tipicamente amministrativo, gli atti certificativi rilasciati, su richiesta, in materia di sicurezza della navigazione risultano pari a 8.403 (7.213 nel 2015). A fronte delle 334.332 navi da traffico e di linea approdate nei porti italiani (368.312 nel 2015), sono stati eseguiti 67.904 interventi da parte del personale militare, finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (73.919 nel 2015). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/approdi registra, nel 2016, una leggera flessione attestandosi intorno al 20%, contro il 23% dell'anno precedente.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate 1.396 navi straniere, delle complessive 6.302 approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). In particolare si è proceduto ad ispezionare 1.166 navi giunte con *Priority 1* e 230 tra quelle approdate con *Priority 2*. L'obiettivo, riferito alle sole unità con preminente priorità di visita ispettiva (*Priority 1*), prevedeva un numero di ispezioni pari al 95% delle navi approdate con tale indice di rischio; queste ultime sono state 1.166 e, pertanto, si è raggiunta una quota pari al 100%, con un indice di efficacia pari ad 1. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi 61 provvedimenti di "fermo nave" (93 nel 2015) mentre non è stato emesso nessun provvedimento di "nave bandita" (2 nel 2015), ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.o.U. (*Memorandum of Understanding*). Ciò, dimostra un maggior rispetto delle regole da parte delle compagnie di navigazione e, di conseguenza, un più alto indice di sicurezza nel trasporto marittimo.

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata *ship security*, hanno continuato a coinvolgere il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai fini del rilascio della prevista certificazione. I militari specializzati nel settore - in particolare P.S.C., Flag e sinistri marittimi, Security e MLC - sono stati 139 a fronte dei 100 previsti.

Nel 2016 sono stati rilasciati 142 certificati internazionali di *security* a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (182 nel 2015).

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata *port facilities security*) ha impegnato il personale del Corpo, in una delicata e prioritaria attività di

verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Nel dettaglio, sono stati eseguiti 47.500 controlli alle *port facilities* (38.188 nel 2015) che, in termini di efficacia, superano il *target* prefissato di 35.300 controlli.

Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo, 10.805 missioni antiterrorismo (3.614 nel 2015) eseguite dalla componente navale della Guardia costiera, decisamente incrementate per le note vicende internazionali.

L'attività di *monitoraggio e gestione del traffico mercantile* nell'anno in esame ha conseguito miglioramenti significativi grazie alle maggiori specifiche risorse intervenute che consentono di sviluppare i sofisticati sistemi gestiti ed utilizzati dal personale del Corpo appositamente specializzato.

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

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

Nella sala monitoraggio della Centrale Operativa sono allestite postazioni operative configurate per lo svolgimento delle attività di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo in grado di interagire con i seguenti sistemi che compongono la piattaforma VTMIS (*Vessel Traffic Management and Information System*):

- *ARES - (Automazione Ricerca e Soccorso)*
- *LRIT - (Long Range Identification and Tracking)*
- *AIS - (Automatic Identification System)*
- *VTS - (Vessel Traffic Service)*
- *VMS - (Vessel Monitoring System)*
- *SafeSeaNet (SSN)*
- *CleanSeaNet (CSN)*
- *IMDATE (Integrated Maritime Data Environment) (fase sperimentale)*
- *NAVTEX - (Navigational Text Warning).*

Come previsto, nel corso del 2016, si è proceduto all'adeguamento ai nuovi standard tecnologici dei sistemi in uso presso tre dei siti VTS realizzati nell'ambito del contratto Rep. n. 101/1999 (prima tranche).

Per quanto concerne la realizzazione dei 5 nuovi siti VTS, in attuazione del contratto Rep. n. 3157/2005 e successivi atti aggiuntivi (seconda tranche), una serie di complicazioni connesse al rilascio delle previste autorizzazioni da parte degli Enti locali coinvolti, oltre ai ritardi della ditta esecutrice, ha determinato un

sensibile procrastinarsi dell'esecuzione dei lavori, con la realizzazione di un solo sito. I rimanenti 4 siti, il cui stato di avanzamento lavori si è fermato nel 2016 al 60%, saranno ultimati nel corso del 2017.

I programmi d'azione afferenti l'operatività dei centri VTS e la disponibilità della rete AIS e del server SSN nazionale sono stati realizzati con il conseguimento del:

- previsto 99,8% di ore di disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale, per ogni trimestre;
- previsto 100% dei giorni di operatività dei Centri VTS in *full e limited operational capability*, per tutti i trimestri eccetto il terzo (96%) ed il quarto (92%) a causa di un *black-out* elettrico occorso al sito VTS di Trapani che ha determinato l'avaria di alcuni apparati.

I militari specializzati nel settore sono stati 149 a fronte degli 89 previsti.

Nell'esercizio finanziario 2016, figura, tra gli obiettivi operativi quello concernente la *cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e le organizzazioni internazionali*. Ciò per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri. Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo. La sicurezza del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dal monitoraggio del traffico stesso che avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo, sotto l'egida dell'EMSA. La rete, per la cui gestione tecnica il Comando generale e la suddetta Agenzia hanno sottoscritto, nel febbraio 2010, un apposito *"Service level agreement"*, è stata inaugurata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in occasione della Giornata Europea del mare (18-20 maggio 2009). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili e pescherecci superiori soggetti a SOLAS) tra i Paesi del bacino interessato e la stessa EMSA. Gli Stati coinvolti, oltre all'Italia, sono la Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse).

Gli obiettivi gestionali conferiti al Corpo nel 2016, di assicurare, per trimestre, il 99,8% di ore di disponibilità della rete e quello di garantire, negli stessi periodi, la gestione del 100% delle informazioni provenienti dai paesi partecipanti, sono stati conseguiti solo parzialmente: problematiche attinenti l'*hardware* hanno causato la disconnessione dei server per un totale di 23 ore e 3 minuti nel mese di luglio e di 12 ore e 17 minuti nel mese di dicembre, determinando il mancato raggiungimento dell'obiettivo relativo alla disponibilità della rete AIS del Mediterraneo verso l'EMSA nel terzo (99,0%) e nel quarto trimestre (99,4%).

Con riferimento all'ulteriore obiettivo gestionale di assicurare le necessarie iniziative nei quattro contesti internazionali sotto riportati, si rappresenta che:

- Nel mese di settembre, sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Pescara, si è svolta l'esercitazione internazionale di soccorso ad aeromobile incidentato in mare, denominata *"Squalo 2016"*. L'esercitazione, organizzata secondo l'accordo denominato SarMedOcc, stipulato tra Italia, Spagna e Francia nel 1972, ha previsto la simulazione di un avaria da parte di un aereo di linea in volo sulla rotta Bruxelles-Corfù ed il conseguente ammaraggio nel tratto di mare compreso tra San Benedetto del Tronto e Roseto degli Abruzzi.

Alle operazioni di ricerca e soccorso hanno partecipato i mezzi aerei e navali appartenenti alle varie organizzazioni deputate al soccorso operanti nell'ambito territoriale della Direzione Marittima, un equipaggio del 1° Nucleo Sommozzatori Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto e tre equipaggi volo appartenenti, rispettivamente, uno all'Aeronautica francese e due alla Dogana francese. Una delegazione croata, una slovena, una spagnola ed una albanese, invece, hanno assistito in qualità di osservatori;

- in attuazione delle procedure previste dal *RamogePol Plan*, uomini e mezzi del Corpo hanno partecipato alla periodica esercitazione internazionale, finalizzata all'efficientamento degli interventi in caso di inquinamento di spazi di mare compresi nell'area di interesse dell'accordo *RAMOGE*;
- la partecipazione ai lavori del Sottocomitato NCSR (*Navigation, Communications and Search and Rescue*) dell'I.M.O. ha visto esperti del Corpo intervenire ai vari gruppi di lavoro operanti sulle tematiche concernenti: la ricerca ed il soccorso in mare, i sistemi di comunicazione e di monitoraggio, gli schemi di separazione del traffico e rotte raccomandate, i sistemi di reportazione navale, la cartografia elettronica e lo sviluppo della *I – NAVIGATION*. Il tutto per garantire, nel contesto internazionale, la salvaguardia della vita umana in mare;
- si sono svolti i consueti lavori annuali per la definizione dell'addestramento del personale e degli assetti impiegati nell'ambito dell'accordo internazionale denominato SARMEDOCC (SAR Mediterraneo Occidentale), sottoscritto da Francia, Spagna e Italia nell'ottobre del 1972 con lo scopo di migliorare il coordinamento e la cooperazione fra le organizzazioni SAR di ricerca e soccorso nazionali nel Mediterraneo Occidentale e nelle regioni di confine.

Con riferimento al *settore concernente il personale marittimo*, si pone in rilievo che:

- sono state ultimate 64 procedure di riconoscimento, quale Centro di formazione per il personale marittimo, delle 65 richieste pervenute, superando, con il 98%, il target previsto;
- si è proceduto, mediante ispezione, alle previste verifiche sull'attività svolta dai centri di formazione marittima autorizzati, ispezionando 27 dei 65 centri autorizzati (44%).

✓ **Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse**

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*".

In tema di *Polizia marittima a tutela del demanio marittimo e degli utenti del mare* gli interventi posti in essere dai Comandi territoriali del Corpo delle capitanerie di porto sono stati finalizzati a contrastare, in via preventiva e repressiva, gli abusi sul demanio marittimo, assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto e tutelare i bagnanti.

In merito al programma d'azione concernente i controlli in ambito demaniale, sono stati effettuati, per quanto possibile, interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre,

eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. L'attività, espletata principalmente nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò anche allo scopo di procedere alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.

I dati di consuntivo dell'attività in parola, di seguito riportati, evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (139.000 controlli) con un indice di efficacia pari a 1,02:

- 141.094 controlli effettuati dal personale a terra (133.911 nel 2015);
- 402 notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria (1.275 nel 2015);
- 118 sequestri penali eseguiti (426 nel 2015).

L'attività di controllo si è altresì estesa all'interno dei porti, allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti. L'obiettivo prefissato (113.200 interventi di controllo) è stato ampiamente raggiunto con complessivi 136.923 interventi ed un indice di efficacia pari a 1,2. Inoltre, guardando ancora alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano:

- 78 piani di sicurezza degli impianti portuali approvati;
- 65 valutazioni di sicurezza sugli stessi effettuate;
- 39 revisioni periodiche delle valutazioni;
- 222 esercitazioni di sicurezza degli impianti;
- 270 controlli degli impianti portuali e dei piani di sicurezza dei porti.

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

- 57.738 controlli effettuati in mare dalle motovedette (51.823 nel 2015), con 3.609 infrazioni rilevate (3.328 nel 2015);
- 63.860 controlli a terra eseguiti dal personale militare (65.186 nel 2015), con 2.150 infrazioni rilevate (2.425 nel 2015).

A seguito di tali interventi - peraltro svolti in piena sinergia con le altre forze operanti in mare, per non essere invasivi ma incisivi ed efficaci - sono state trasmesse 23 notizie di reato all'Autorità giudiziaria ed eseguiti 4 sequestri penali e 131 sequestri amministrativi.

In materia di prevenzione, si è provveduto ad emanare/rivedere, a cura dei competenti Capi di compartimento e di circondario marittimo, le apposite

ordinanze per disciplinare l'intero settore diportistico-balneare, con un'azione successiva di controllo sul rispetto di tali norme.

Per quel che concerne, invece, i controlli di sicurezza alle unità da diporto, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è proseguito il progetto "Bollino blu". L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi.

Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno (119.4000 controlli) è stato conseguito e, con grandi sforzi, superato, per non disattendere le aspettative della collettività, particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Il risultato raggiunto è di 121.598 controlli eseguiti. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

➤ Come attività tecnico-operativa:

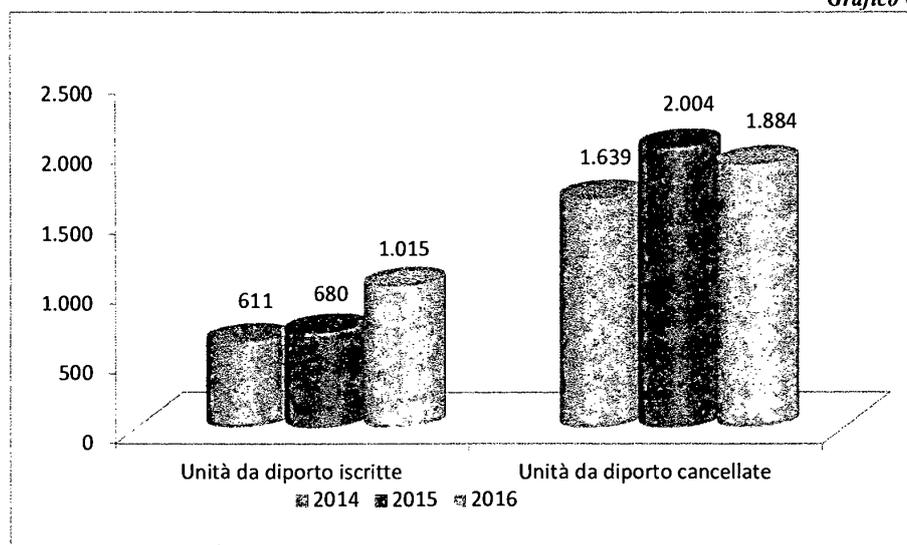
- 1.622 unità da diporto soccorse/assistite (1.760 nel 2015);
- 4.218 diportisti soccorsi/assistiti (4.580 nel 2015);
- 149 sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (173 nel 2015).

➤ Come attività amministrativa:

- 52 navi iscritte negli appositi registri e 50 cancellate;
- 963 unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e 1.834 cancellate;
- 11.632 patenti nautiche rilasciate;
- 31.352 patenti convalidate;
- 40 patenti revocate e 298 sospese.

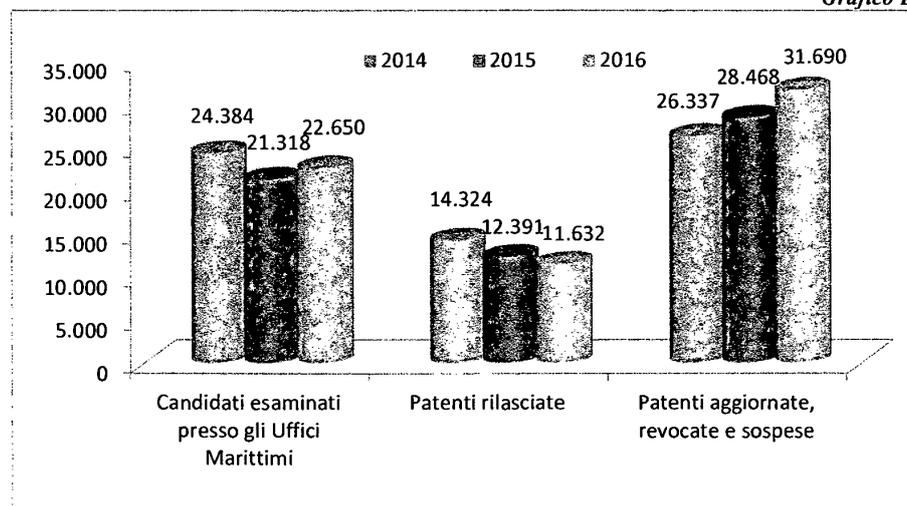
I *Grafici C* ed *D* che seguono riportano, rispettivamente, i dati delle unità da diporto (navi ed imbarcazioni) cancellate e iscritte negli appositi registri nel triennio 2014-2016 e quelli dei candidati esaminati per il conseguimento della patente nautica da diporto, con il numero delle patenti rilasciate per la prima volta ovvero aggiornate, revocate e sospese.

Grafico C



Appare interessante, al riguardo, l'incremento delle unità iscritte nei registri del naviglio da diporto ed il calo delle cancellazioni effettuate. In aumento è anche il numero dei candidati che si sono presentati per sostenere gli esami di conseguimento della patente nautica da diporto; In diminuzione, invece, il rapporto percentuale tra candidati esaminati e patenti nautiche rilasciate che si attesta attorno al 51% contro il 59% dei precedenti anni.

Grafico D



Per ciò che concerne la tutela dei bagnanti, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata in ragione delle risorse avute in corso di esercizio.

Si è preferito intensificare, soprattutto nei giorni di massimo afflusso, gli interventi delle motovedette negli specchi acquei più frequentati per la balneazione - al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare appositamente riservate - ridimensionando, piuttosto, i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare, anche

in ragione delle sinergie nate dagli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava 118.700 controlli in mare e a terra, è stato superato con complessivi 119.842 controlli eseguiti (137.289 nel 2015). Altri elementi di consuntivo sono i seguenti:

- 67.022 sopralluoghi sulle spiagge (62.145 nel 2015);
- 52.820 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (47.213 nel 2015);
- 1.463 infrazioni rilevate (1.182 nel 2015).

La particolare attenzione verso la balneazione è comunque dimostrata dalla presenza del personale del Corpo nell'espletamento del consueto programma "Mare sicuro", giunto alla sua 26<sup>a</sup> edizione.

Lanciato con conferenze stampa presso tutti i Compartimenti marittimi e attraverso la programmazione di spot radiofonici e televisivi, realizzati anche nelle versioni in lingua inglese e tedesca allo scopo di informare i tanti cittadini stranieri che scelgono i mari ed i principali laghi italiani per le proprie vacanze, ha visto impegnati circa 3.000 militari del Corpo in 310 presidi territoriali, oltre ai 300 mezzi navali dislocati lungo i quasi 8.000 chilometri di coste del Paese e sui laghi di Garda e Maggiore.

L'edizione 2016, nel binomio "sicurezza e legalità", rappresenta *un'ulteriore salto di qualità* nei controlli e nella prevenzione: da una parte il soccorso tempestivo ed efficace a bagnanti, diportisti e subacquei in difficoltà; dall'altra la repressione delle attività illecite sul pubblico demanio a favore della legittima fruizione del mare e delle spiagge da parte dei cittadini.

Gli aspetti operativi dell'attività in questione, svoltasi dal 15 giugno al 18 settembre, hanno riguardato:

- 825 interventi di soccorso (di cui 39 presso i laghi maggiori) ad unità da diporto in avaria o in difficoltà per problemi al motore o alla timoneria, mancanza di carburante, collisione, incaglio, incendio e in avverse condizioni meteomarine;
- 2.769 diportisti soccorsi/assistiti (ivi inclusi surfisti e conducenti di acquascooter);
- 804 bagnanti soccorsi/assistiti, (di cui 125 presso i laghi maggiori);
- 62 persone in altre attività (windsurf, acquascooter e sub), cui è stato prestato soccorso;
- 120 persone recuperate prive di vita (di cui 7 presso i laghi maggiori)
- 57.266 controlli svolti presso le strutture balneari e 264 notizie di reato elevate;
- controlli effettuati presso le Aree Marine Protette e 85 illeciti rilevati.

Il tutto si è potuto realizzare grazie anche alle risorse incrementalmente ottenute nel corso dell'esercizio finanziario che hanno consentito, unitamente alla notevole capacità di risposta e di presenza del personale organizzato in specifiche pattuglie,

di fornire la necessaria attenzione ai numerosi villeggianti che periodicamente affollano le spiagge italiane.

In merito ai programmi d'azione concernenti la *salvaguardia dell'ambiente marino, delle sue risorse e del patrimonio archeologico sommerso*, si premette che il competente Centro di responsabilità amministrativa non dispone di risorse finanziarie appositamente ed esclusivamente dedicate, eccezion fatta per il capitolo 2179 (spese di funzionamento per il controllo della pesca – esercizio mezzi operativi) che ha avuto una dotazione iniziale di appena *346mila euro*. Grazie, però, ad apposite convenzioni con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, una buona parte dell'attività di mezzi aeronavali, terrestri e LAM (laboratori ambientali mobili) si è resa possibile con oneri a carico di quel Dicastero.

Iniziando dunque dalla difesa ambientale, l'attività si è concretizzata inizialmente in iniziative finalizzate alla prevenzione attraverso l'informazione. L'opera di sensibilizzazione ha riscosso notevole apprezzamento ed ha coinvolto i vari Enti gestori di aree marine protette, per fornire materiale divulgativo all'utenza nautica sulle norme che regolano la fruizione di tali delicatissimi ambienti. A ciò si è aggiunta l'attività di vigilanza 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 controlli di prevenzione, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) ed interventi di carattere repressivo verso scariche abusive, sversamenti di navi o scarichi in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.

I laboratori del Corpo, in particolare, hanno eseguito *250* campionamenti nelle aree marine protette di Punta Campanella (NA), Isola Capo Rizzuto (KR), Torre Guaceto (BR), Portofino (GE), Regno di Nettuno (NA) e Isola di Tavolara (OT), eseguendo più di *4.500* analisi sullo stato delle acque. Inoltre, laddove non è possibile intervenire altrimenti, la componente subacquea del Corpo ha effettuato *46* missioni per ispezioni in immersione dei fondali di *25* aree marine protette, anche per monitorare lo stato di salute della flora e della fauna locale. Tali operazioni hanno impegnato i militari dei cinque Nuclei subacquei della Guardia costiera, per un totale di *78* giorni.

La componente navale, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le amministrazioni locali, ha eseguito in mare la seguente attività, con un impulso maggiore rispetto all'anno precedente:

- *24.479* missioni per vigilanza ecologica (*22.845* nel 2015);
- *13.316* missioni per controlli antinquinamento (*11.818* nel 2015);
- *5.079* missioni per il monitoraggio delle acque (*4.549* nel 2015);
- *5.311* missioni per la vigilanza sulle riserve marine (*5.226* nel 2015).

L'attività di volo della componente aerea, invece, ha svolto:

- *326* missioni per controlli antinquinamento, per *734* ore di volo;
- *327* missioni per la vigilanza sulle riserve marine, per *737* ore di volo;
- *14* missioni per il monitoraggio delle acque, per *44* ore di volo.

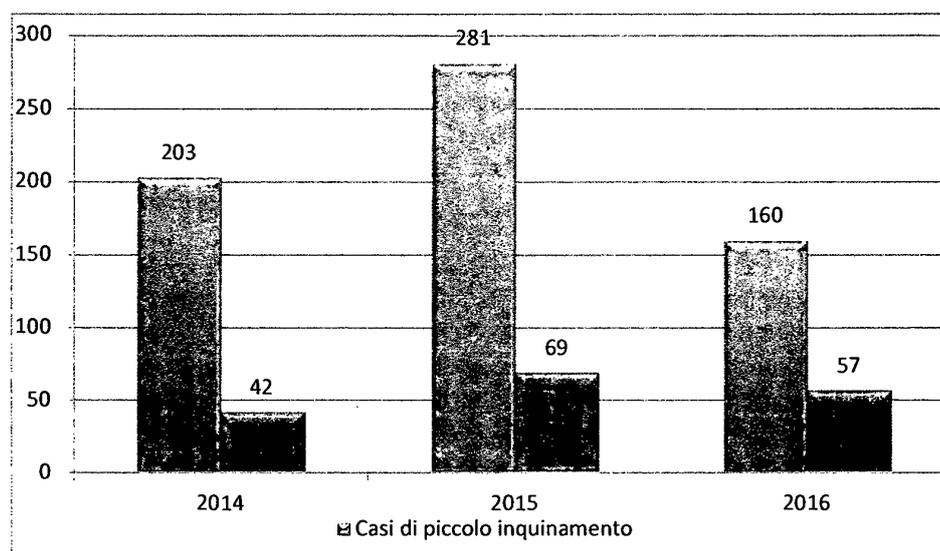
Le squadre di personale a terra, infine, hanno svolto *163.001* ispezioni antinquinamento (*109.437* nel 2015) ed effettuato *2.521* interventi per la tutela del patrimonio archeologico.

I controlli complessivamente eseguiti (sia in mare che a terra, inclusa l'attività dei LAM) per la tutela ambientale sono stati 214.481, superando abbondantemente il *target* prefissato di 126.300, mentre le missioni aeronavali per la tutela delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso sono state 7.421 (*target* previsto 7.100).

Altri aspetti si rilevano dai seguenti dati, in parte anche esposti al successivo *Grafico E* con riferimento all'ultimo triennio :

- 57 casi di grave/medio inquinamento;
- 160 casi di piccoli inquinamenti;
- 126 notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (316 nel 2015);
- 44 sequestri penali eseguiti (120 nel 2015);
- 431 interventi del personale del Corpo per disinquinamento (798 nel 2015).

*Grafico E*



Per ciò che concerne il patrimonio archeologico sommerso, le missioni effettuate dalla componente navale per la salvaguardia dei beni in questione sono state 2.110, mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo hanno eseguito 5.311 interventi (5.077 nel 2015) che hanno condotto al rinvenimento di 41 reperti storici (6 nel 2015).

I predetti Nuclei, istituiti presso cinque Capitanerie di porto, a copertura di tutto il litorale marittimo, sono composti da militari altamente specializzati nelle operazioni in immersione che riguardano, oltre le attività finora citate, pure i soccorsi legati ad eventi tragici come quello della Costa Concordia o gli affondamenti dei "barconi" durante le traversate dei migranti nel canale di Sicilia, ovvero, più in generale, gli interventi di protezione civile a seguito delle emergenze causate da alluvioni, smottamenti ecc..

In merito alla sorveglianza sullo sforzo di pesca e sulle attività economiche connesse, 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 2016 gli interventi di vigilanza e controllo sull'attività di pesca, sia in mare che a terra, sono stati 201.750 (157.329 nel 2015). L'obiettivo prefissato di 152.200 controlli è stato, pertanto, ampiamente raggiunto e superato. I controlli eseguiti a terra, da squadre di personale appositamente formato, sono stati 112.796 (131.730 nel 2015) ed hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, 37.986 (25.599 nel 2015). Nell'ambito della politica comune della pesca (PCP), l'Europa ha previsto la verifica delle attività della propria flotta attraverso la localizzazione satellitare e l'installazione, a bordo dei pescherecci di lunghezza  $\geq 12$  metri, di specifici apparati di rilevazione della posizione denominati *blue box*. Per conformarsi alle disposizioni, l'Italia ha implementato un sistema nazionale di monitoraggio delle attività di pesca, denominato S.C.P. (Sistema Controllo Pesca), la cui gestione è stata affidata al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto nella sua veste di C.C.N.P. (Centro Controllo Nazionale Pesca). La Centrale Operativa è stata identificata quale F.M.C. (*Fishing Monitoring Center*). Il S.C.P. ha lo scopo di consentire, attraverso il sistema V.M.S. (*Vessel Monitoring System*) l'individuazione della posizione dei pescherecci, di archiviare e di gestire le relative informazioni attraverso apposite banche dati, rappresentando, altresì, lo scenario su specifico sistema grafico di presentazione. In tale ambito sono stati effettuati 50.968 controlli.

Sono state svolte, altresì, mirate operazioni per la tutela di talune specie ittiche assoggettate a forme di contingentamento (come tonno rosso e delfini), nonché per il contrasto al fenomeno della pesca a strascico sotto costa, all'uso di reti da posta vietate ed alla pesca illegale praticata da pescatori dilettanti. I risultati dell'attività complessivamente svolta sono di seguito riportati e, per la parte riferita ai sequestri, valorizzati anche nei prossimi *Grafici G ed H*:

- 15.981 missioni eseguite dai mezzi aeronavali (15.475 nel 2015);
- 692 notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (957 nel 2015);
- 4.613 illeciti amministrativi contestati (5.064 nel 2015);
- 8.240 quintali di prodotti ittici e 5.280 attrezzi da pesca sequestrati.

Grafico F

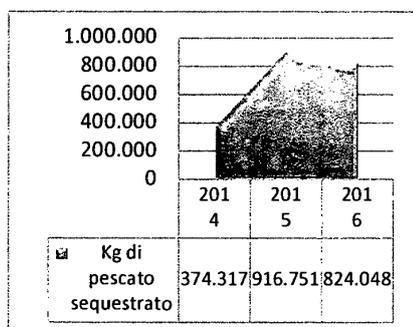
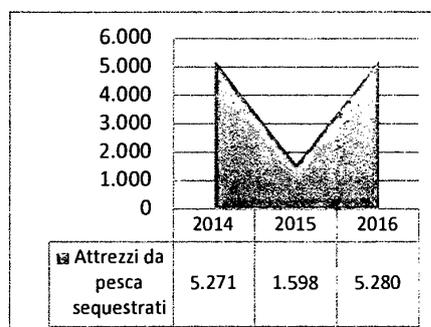


Grafico G



I dati di cui sopra includono anche l'attività della specifica iniziativa che si svolge ogni anno, nel mese di dicembre, su tutto il territorio nazionale, a tutela dei consumatori e degli addetti al settore che operano nella legalità. Nel 2016 è stata denominata "Count down" e nel corso degli 9.866 controlli effettuati, sono state accertate 692 violazioni (598 amministrative e 94 penali), elevate sanzioni per un importo complessivo di € 1.091.671 e sequestrate più di 40 tonnellate di prodotti ittici trovati in cattivo stato di conservazione o privi dei documenti di tracciabilità, oppure sottomisura o illegalmente pescati.

L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di circa 5.500 militari, è stata eseguita partendo dai pescherecci e dagli esercizi commerciali per la vendita al dettaglio, fino ad arrivare alle piattaforme logistiche della grande distribuzione, dei grossisti e degli importatori.

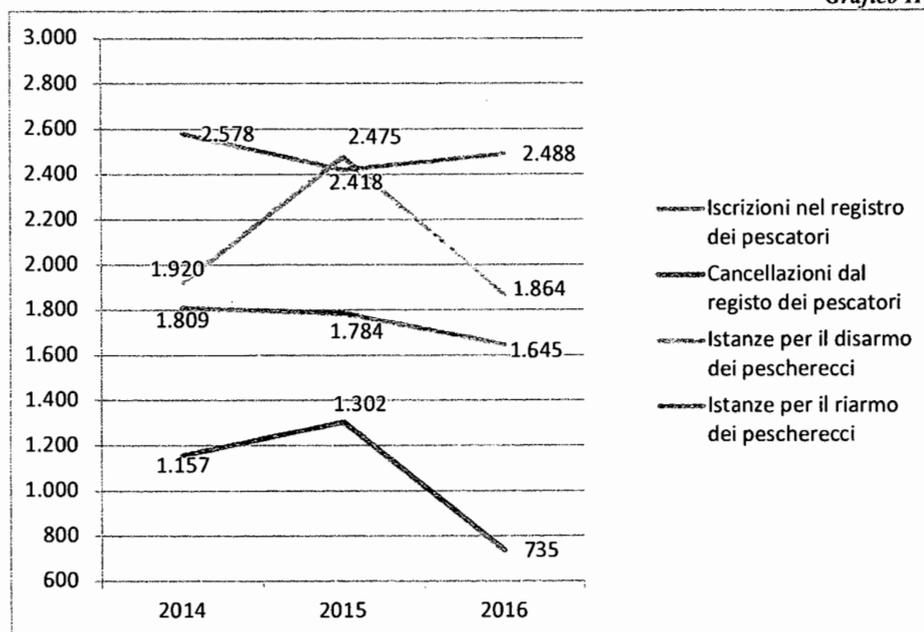
Per quanto riguarda le attività amministrative svolte dagli uffici territoriali in materia di pesca marittima, si ritengono degne di evidenziazione le seguenti:

- 4.161 autorizzazioni per pesca rilasciate;
- 1.876 certificati di iscrizione nel registro delle imprese di pesca rilasciati;
- 448 cancellazioni dal suddetto registro effettuate;
- 347 trasferimenti di imprese di pesca registrati;
- 470 ordinanze per gare di pesca emanate;
- 5.814 pratiche di fermo pesca trattate.

I seguenti due aspetti fondamentali emergono, infine, dai dati illustrati nel prossimo Grafico H:

- aumentano, anche se di poco, le richieste di iscrizione nel registro dei pescatori mentre diminuiscono nettamente quelle per la cancellazione. Per cui, dopo due anni, si ferma il *trend* negativo dei pescatori iscritti nello specifico registro che abilita alla professione;
- diminuisce sensibilmente il numero delle richieste per porre in disarmo i pescherecci e, contestualmente, diminuisce anche il numero di richieste di riarmo presentate, ossia di rientro in esercizio.

Grafico H



### **Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture”**

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

#### **✓ Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie**

Tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” al programma 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*” ed al programma 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

#### **✓ Prosecuzione dell’attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche**

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

La tematica *della prosecuzione e del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali, ferroviarie ed idriche* ha riguardato la vigilanza e l’impulso alla realizzazione di opere già finanziate ed in corso di esecuzione, a cura dei diversi soggetti attuatori, per il miglioramento della mobilità sulle reti sia stradali che ferroviarie ed il potenziamento delle reti idriche, idrauliche ed elettriche, finalizzato alla razionalizzazione nella gestione delle risorse ed alla prevenzione dei disastri idrogeologici.

E’ stato effettuato il monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario dei più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria e stradale, acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria.

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

Relativamente alle *reti stradali*, ivi comprese le tratte autostradali, i cronoprogrammi delle opere monitorate mostrano che, per gli interventi relativi al primo programma ponti, viadotti e gallerie, non sussistono situazioni di criticità, ma solamente si registrano dei lievi ritardi in alcuni dei dieci interventi monitorati. Si riscontrano numerose criticità riguardo alle opere affidate agli Enti pubblici, e la produzione globale è sostanzialmente al di sotto delle previsioni a causa di problematiche di carattere contrattuale e ad imprevisti sorti nel corso dell'esecuzione dei lavori; per ultimo, in relazione ai dieci interventi sulla rete autostradale, si rileva che in sette casi la produzione totale conseguita è stata in linea talvolta superiore a quella prevista, benché in termini generali l'avanzamento complessivo è risultato inferiore del 50% rispetto alle previsioni. Tale risultato è la conseguenza del ritardo di avvio dei lavori nell'intervento *Fontevivo-Trecasali Terre Verdiane*, che ha un importo di lavori assai rilevante. In particolare nei rapporti con l'Anas il Ministero si è impegnato oltre che nella *vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ente, con particolare riguardo al primo programma ponti, viadotti e gallerie* anche nel *monitoraggio del Contratto di programma con Anas*. I rapporti tra il gestore della rete stradale e autostradale a gestione diretta ANAS e lo Stato sono disciplinati da un atto convenzionale e dal Contratto di programma, parte "investimenti" quale il piano Ponti e Viadotti e Gallerie e parte "servizi".

Per quanto riguarda l'attività di monitoraggio sui lavori del Piano Ponti Viadotti e Gallerie, non sussistono situazioni di criticità.

Il Contratto di programma parte servizi, a decorrere dal 2015, è dotato di indicatori di *performance* utili per monitorare i servizi resi dal gestore. Così il Ministero ha avviato l'attività di vigilanza sui servizi resi attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma, anche al fine di proporre possibili relative azioni migliorative da inserire nel successivo Allegato B del Contratto di Programma 2016 – 2020 che contiene gli impegni relativi ai servizi erogati dal Concessionario nel quinquennio 2016 – 2020. Il percorso intrapreso si ispira ai principi di manutenzione programmata, che deve tendere a superare la logica dell'intervento episodico o emergenziale grazie ad una lettura complessiva dei caratteri dell'infrastruttura e degli eventi, che su questa o al suo interno, si verificano, per intervenire prevenendo le criticità di sicurezza, funzionalità o confort della rete. Questa visione programmatica comporterà benefici sia diretti, per gli utenti della strada, in termini di maggior continuità e qualità dei servizi, per la collettività, in termini di contenimento dei costi complessivi di intervento, sia indiretti per il Paese, in termini di valorizzazione e riqualificazione di un patrimonio stradale, oggi mediamente in fase avanzata del suo ciclo di vita.

Per quanto riguarda la *realizzazione del tunnel di base del Brennero*, come da previsioni, i lavori sono in corso e nonostante gli slittamenti di alcune opere

propedeutiche, non si registrano allungamenti del termine utile complessivo del sub lotto “Opere principali”.

Per gli interventi sulla *rete idrica*, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale è risultata del 50%, circa, al di sotto della produzione prevista ad inizio anno, solo in quattro casi i lavori sono stati completati, mentre per la maggior parte delle altre opere monitorate, si sono registrati diffusi ritardi.

## Vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ANAS, con particolare riguardo al 1° Programma ponti, viadotti e gallerie (importi in euro)

N.	Strada	INTERVENTI	Importo lavori	Produzione Progressiva al 30/11/2015	Avanzamento % al 30/11/2015	Importo produzione stimata dal 1/12/2015 al 30/11/2016	1° semestre dicembre 2015 al maggio 2016 (previsione)	2° semestre giugno 2016 novembre 2016 (previsione)	1° semestre dicembre 2015 al maggio 2016 (dato rilevato)	2° semestre giugno 2016 novembre 2016 (dato rilevato)	Avanzamento % al 30/05/2016 (previsione)	Avanzamento % al 30/11/2016 (dato rilevato)	Avanzamento € al 30/11/2016 (dato rilevato)
1	RA05 - R.A. 5 RACCORDO AUTOSTRADALE SCALO SICIGNANO - POTENZA	Lavori di M.S. per il ripristino strutturale dei viadotti Pistrasotta sud, Le Carra In nord e Pletano.	20.322.000,00	4.936.000,00	24,29%	5.863.000,00	1.732.000,00	4.131.000,00	2.632.000,00	8.874.000,00	32,81%	56,62%	11.506.000,00
2	SS407 - SS 407 BASENTANA	Lavori di M.S. per il ripristino strutturale degli Impalcati dei viadotti "Mecca" (km. 13+763) - "Coronari" (km. 14+762) - "Gianni" (km. 13+275).	3.626.000,00	2.162.000,00	59,62%	1.279.000,00	1.279.000,00	0,00	1.214.723,42	2.162.000,00	94,90%	93,13%	3.378.723,42
3	SS95var - SS 85 VAR BIANCO	Lavori di manutenzione straordinaria per il riposizionamento degli Impalcati del viadotto Melandro	7.054.000,00	3.630.000,00	54,30%	2.594.000,00	1.399.000,00	1.185.000,00	851.884,55	5.286.671,44	74,13%	86,74%	8.118.355,99
4	SS17 - SS 17 DELL'APPENNINO ABRUZZESE ED APPULO SANNITICO	Lavori di M.S. per il risanamento delle opere d'arte in C.L.S. sita al km 0+915 km 8+121	3.255.000,00	555.000,00	17,05%	2.328.000,00	1.185.000,00	1.143.000,00	519.971,22	1.200.167,72	53,46%	52,85%	1.720.136,94
5	SS76dir - SS 76 dir DELL'AEROPORTO RAFFAELLO SANZO	Intervento di manutenzione per adeguamento sismico a seguito di specifiche indagini strutturali sulle Opere d'Arte - "Chieravalle"	9.284.000,00	1.507.000,00	16,23%	4.505.000,00	2.145.000,00	2.360.000,00	1.031.000,00	3.509.000,00	39,34%	48,90%	4.540.000,00
6	SS95var - SS 85 VAR VARIANTE TITO-BRENZA	Interventi di Manutenzione Straordinaria per il risanamento strutturale del Viadotto Fragneto e la verniciatura dei relativi Impalcati metallici	1.826.000,00	750.000,00	41,09%	945.000,00	945.000,00	0,00	331.575,25	1.266.424,75	92,72%	87,53%	1.600.000,00
7	A18 - A18 PALERMO - CATANIA	Lavori di riqualifica mediante interventi di rinforzo e risanamento dell'intradosso delle solette e delle pile, rifacimento dei giunti di dilatazione del Viadotto Favara posto tra i km 3+570 e 3+874 in entrambe le carreggiate	896.000,00	51.000,00	8,10%	785.000,00	726.000,00	59.000,00	719.772,89	51.000,00	92,94%	92,20%	770.772,89
8	A80 - A80 GRANDE RACCORDO ANULARE	Lavori di adeguamento degli impianti tecnologici, ai sensi del D.L. n° 264 del 05.10.2008 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans europea - Appia Antica	3.548.000,00	0,00	0,00%	2.910.000,00	1.200.000,00	1.710.000,00	0,00	1.635.966,39	33,82%	46,11%	1.635.966,39
9	SS984 - SS 684 TANGENZIALE OVEST DI LECCE	Lavori di adeguamento degli impianti tecnologici, ai sensi del D.L. n° 264 del 05.10.2008 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans europea - Condo	6.714.000,00	0,00	0,00%	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	0,00	970.434,00	0,00%	14,45%	970.434,00
10	SS417 - SS 417 DI CALTAGIRONE	Lavori di manutenzione straordinaria per il restauro statico conservativo del viadotto sito dal Km 87+089 Al Km 87+476 della S.S. 417	1.486.000,00	16.000,00	1,06%	1.470.000,00	750.000,00	720.000,00	144.000,00	931.401,76	51,55%	72,37%	1.075.401,76

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

N.	Opere	Importo totale lavori aggiornato	Importo produzione stimata al 31/12/2015	Avanzamento % al 31/12/2015	Previsione annuale 2016	Produzione totale stimata al 31/12/2016	Avanzamento % stimato al 31/12/2016	1° semestre 2016		2° semestre 2016		Produzione totale al 31/12/2016
								previsione	consuntivo	previsione	consuntivo	
1	Tibre. 1° lotto: Fortevivo - Treccasali-Terre Verdiane.	254,7	0,0	0,00%	60,4	60,4	23,71%	22,6	0,0	37,8	3,7	3,7
2	Ampliamento alla quinta corsia dell'autostrada A8 Milano - Varese nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 1.	39,8	37,7	94,72%	1,7	39,4	98,99%	1,7	1,1	0,0	0,0	38,8
3	Autostrada Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1.	204,4	57,0	27,89%	34,8	91,8	44,91%	20,2	25,9	14,6	8,2	91,1
4	Autostrada Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2.	8,9	6,3	70,79%	2,1	8,4	94,38%	1,9	3,5	0,2	0,2	10,0
5	Autostrada Milano - Napoli. Realizzazione del nuovo svincolo di Crespellano.	14,8	8,6	58,11%	5,0	13,6	91,89%	4,6	4,6	0,4	1,0	14,2
6	Potenziamento dell'interconnessione A12-A15.	29,8	0,0	0,00%	0,2	0,2	0,67%	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
7	Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate).	73,1	64,6	88,37%	6,8	71,4	97,67%	5,1	3,5	1,7	1,9	70,0
8	Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2.	161,0	22,0	13,66%	27,7	49,7	30,87%	13,8	12,6	13,9	15,8	50,4
9	Realizzazione della nuova stazione autostradale e del nuovo centro di manutenzioni di Montecchio Maggiore.	69,6	12,7	18,25%	6,7	19,4	27,87%	3,3	5,2	3,4	4,2	22,1
10	Adeguamento del Nodo di San Benigno. Lotto 1.	12,9	10,6	82,17%	1,8	12,4	96,12%	1,4	1,5	0,4	1,3	13,4

## Vigilanza ed impulso alle opere affidate agli enti pubblici (importi in milioni di euro)

N.	INTERVENTI C.U.P.	Importo lavori (*) (**)	Produzione Progressiva al 30/11/2015	Avanzamento % al 30/11/2015	Importo produzione stimata dal 1/12/2015 al 30/11/2016	1° semestre dicembre 2015 maggio 2016 (previsione)	1° semestre dicembre 2015 maggio 2016 (consuntivo)	2° semestre giugno 2016 novembre 2016 (previsione)	2° semestre giugno 2016 novembre 2016 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/12/2015 al 30/11/2016 (consuntivo)
1	Comune di Oristano - "Circoscrizione Comune di Oristano" Legge 376/2003 art.2 n.18 C.U.P. H11B1300160001	3,000	0,049	1,633%	1,400	0,600	0,020	0,800	0,000	0,020
2	Provincia Catanzaro - Completamento della sistemazione versante in frana, stabilizzazione e ripristino SP 165/2 Legge 296-06 art. 1 c 1152 C.U.P. C47H14000270001	0,755	0,239	31,673%	0,516	0,214	0,326	0,302	0,190	0,516
3	Provincia Catanzaro - MS adeguamento e messa in sicurezza SSPP 124-125-130-132-134- 138-140-142-143-149 Legge 296-06 art 1 c 1152 C.U.P. C87H1400001000004	1,735	0,452	26,029%	0,936	0,242	0,594	0,694	0,510	1,104
4	Provincia Cosenza - Lavori di nuova costruzione e parziale adeguamento strada di collegamento Cosenza-Sibarì Collegamento Svincolo A3 di Tansis-SS 108 bis - Legge 296-06 art. 1 c 1152 C.U.P. F96G08000200005	19,973	13,314	66,660%	4,000	1,500	1,000	2,500	1,550	2,550
5	Provincia Potenza - Realizzazione interventi relativi alla "Superstrada Noce Rivello - Colle Maratea (finanziamento legge n. 388/2000 art. 144, comma 10) (NB gli importi sono di progetto) C.U.P. H17H12001400001	1,388	0,700	50,432%	0,888	0,400	0,405	0,288	0,283	0,688
6	Provincia Trapani - Lavori di messa in sicurezza della SP 38 Mazara Granitola della foce del fiume Arena a Torretta Granitola. - Legge 296-06 art. 1 c 1152 C.U.P. H97H06000960000	2,516	0,979	38,911%	1,300	0,350	0,000	0,950	0,000	0,000
7	Regione Lazio - "Progettazione e realizzazione dell'intervento opere per la messa in sicurezza della superstrada Cassino - Fomia (Legge n. 188/2002 art. 19, comma 1, lett. gg) C.U.P. C67H07000740002	2,235	1,640	73,378%	0,595	0,595	0,000	0,000	0,100	0,100

## Realizzazione del tunnel di Base del Brennero (importi in milioni di euro)

OPERE	Importo netto lavori aggiornati	Importo totale produzione al 30/11/2015	Avanzamento % dei lavori al 30/11/15	Importo produzione stimata dal 1/12/2015 al 30/11/2016	Importo totale produzione al 30/11/2016	Previsione dell'avanzamento o % dei lavori al 30/11/16	Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/06/2016 al 30/11/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/06/2016 al 30/11/2016 (consuntivo)
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Opere Propedeutiche ambito Sottoattraversamento Isarco - Lavori Opere principali	292,00	3,90	1%	9,70	13,60	5%	0,72	0,72	8,98	1,88
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Opere Propedeutiche ambito Interventi in stazione di Fortezza	5,50	0,00	0%	3,50	3,50	64%	1,50	0,50	2,00	1,25
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Opere Propedeutiche ambito Sottoattraversamento Isarco - Spostamento Strada Statale SS12	6,09	4,60	76%	1,49	6,09	100%	1,49	1,49	0,00	0,00
Realizzazione del tunnel di base del Brennero - Opere Propedeutiche ambito Sottoattraversamento Isarco - Area di carico-scarico A22	2,91	0,30	10%	2,61	2,91	100%	2,61	0,70	0,00	1,67

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

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/15	Produzione stimata anno 2016	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/16	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/16	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/16 (previsione)	Importo produzione semestrale al 30/06/16 (consuntivo)	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/16 (previsione)	Importo produzione semestrale al 31/12/16 (consuntivo)	Importo produzione complessiva al 31/12/16 (consuntivo)
1	Regione Basilicata - Schema idrico Basento Bradano - Tronco Acerenza - Distribuzione 3° lotto	101,78	27,98	22,91	50,89	50,00%	10,00	0,00	12,91	11,84	39,82
2	Regione Molise - Irrigazione Basso Molise acque f. Brierno e Fontore	75,00	20,00	40,00	80,00	80,00%	20,00	4,01	20,00	8,00	32,01
3	Regione Basilicata - Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (3° lotto funzionale)	3,68	1,48	1,80	3,28	89,13%	1,00	1,01	0,80	0,81	3,30
4	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis - Completamento	156,14	55,00	80,00	135,00	86,46%	50,00	28,00	30,00	18,41	101,41
5	Regione Puglia - Rete di acquedotti minori nel comprensorio del Consorzio di Bonifica Montana del Gargano con l'utilizzo di risorse idriche locali. SCHEMA SUD - 2° Lotto - ESTENDIMENTO.	3,90	2,34	1,58	3,90	100,00%	0,78	0,74	0,78	0,78	3,86
6	Regione Campania - Adeguamento, ristrutturazione e riqualificazione della rete idrica del Comune di Amorosi (BN)	1,36	0,25	1,11	1,36	100,00%	0,30	0,30	0,81	0,10	0,65
7	Regione Calabria - Riefficientamento rete idrica - Comune di Cosenza	2,50	1,80	0,70	2,50	100,00%	0,25	0,25	0,45	0,25	2,30
8	Regione Sardegna - Potenziamento della portata di convogliamento della linea di adduzione del serbatoio del Simbrizzi	3,75	3,50	0,25	3,75	100,00%	0,10	0,10	0,15	0,10	3,70
9	Regione Sicilia - Riuso delle acque depurate dai depuratore di Catania	8,43	3,85	2,00	5,85	90,88%	1,00	1,29	1,00	0,00	5,14
	<b>Totale</b>	<b>354,54</b>	<b>118,20</b>	<b>150,33</b>	<b>286,53</b>	<b>75,18%</b>	<b>83,43</b>	<b>35,70</b>	<b>66,90</b>	<b>40,29</b>	<b>192,19</b>

✓ **Rilancio degli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana ed attuazione degli strumenti a sostegno del disagio abitativo**

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

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

- con il cosiddetto decreto "sblocca Italia" (decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133), già a partire dal 2015 ha avviato una serie di programmi di finanziamento a favore dei Comuni (primo e secondo *"Programma 6000 Campanili"*, *"Nuovi progetti di interventi"*, *"Cantieri in Comune"*);
- con il programma denominato *"Piano città"* ha dato impulso alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate;
- con il programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e immobili di edilizia residenziale pubblica, di proprietà dei Comuni ed ex IACP, ha mirato all'incremento, nel breve periodo, del numero di immobili destinati al sostegno delle categorie sociali deboli;
- stessa finalità è stata perseguita con le iniziative a sostegno del disagio abitativo, attuate attraverso il cosiddetto programma sulla morosità incolpevole.

Nell'ambito dello stesso obiettivo è stata inoltre prevista la prosecuzione delle attività connesse all'istituzione dell'anagrafe delle opere pubbliche incomplete.

Il primo programma *"6000 Campanili"* ha riguardato interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, ovvero di realizzazione e manutenzione di reti viarie o telematiche nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio. Si tratta di interventi di piccole e medie dimensioni disseminati sul territorio che si rivolgono nella maggior parte dei casi ai piccoli Comuni, finora spesso esclusi nella programmazione delle grandi opere infrastrutturali, che rappresentano un importante patrimonio storico, artistico e culturale del territorio nazionale. Gli interventi finanziati interessano 174 Comuni, per un importo complessivo di 150 milioni di euro e l'importo totale erogato fino al 2016 ammonta a circa 128 milioni di euro.

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

Il secondo Programma *"6000 Campanili"* interessa ulteriori 119 Comuni e l'importo totale erogato, fino al 2016, è pari a circa 55 milioni di euro, mentre il

programma denominato “*Nuovi progetti di interventi*” interessa 279 Comuni e l’importo totale erogato, al 31.8.2016, è pari a circa 31 milioni di euro.

Relativamente al del programma “*Cantieri in Comune*”, elaborato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e finalizzato alla realizzazione delle opere segnalate come “di completamento” direttamente agli enti locali, purché immediatamente cantierabili. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel corso del 2016 ha supportato Presidenza del Consiglio dei Ministri nello svolgimento di tutte le attività necessarie per la gestione dei finanziamenti, con la verifica di sussistenza dei requisiti, il rispetto dei termini, nonché il monitoraggio dell’avanzamento delle attività. Sono stati assegnati finanziamenti a 137 interventi di completamento e, fino al 2016, sono state erogate risorse per un importo di circa 15 milioni di euro.

Con riferimento agli interventi di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica, di proprietà dei Comuni e degli ex IACP, occorre precisare che il programma è articolato in due linee: la “linea A” comprende interventi di recupero di lieve entità, fino ad un importo di € 15.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2017) di 67,9 milioni di euro; la “linea B” comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di € 50.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 440,23 milioni di euro.

Entrambe le “linee” del programma sono finanziate con le risorse statali ai sensi dell’articolo 4 del decreto legge n. 47/2014 convertito, con modificazioni, dalla legge 23.05.2014 n.80 (c.d. “Piano Casa”). Il monitoraggio persegue lo scopo 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. Ad oggi, gli alloggi liberi ultimati con le risorse ripartite ed erogate sulle annualità 2014-2015 e 2016, nonché sulla anticipazione 2017, ammontano a 2062 unità. Il monitoraggio è realizzato utilizzando un applicativo informatico dedicato, (prima versione resa disponibile il 4 febbraio 2016), inserito nel dominio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al quale possono accedere, tramite la casella di posta elettronica [supportopolabit@mit.gov.it](mailto:supportopolabit@mit.gov.it), i soggetti accreditati per l’inserimento delle informazioni e i responsabili regionali per una costante valutazione degli interventi monitorati ed un contatto continuo con il Ministero.

Il “*Piano città*”, previsto dall’art. 12 del D.L. n. 83/2012, convertito dalla legge n. 134/2012, ha previsto la predisposizione di un Piano dedicato alla riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. La Cabina di regia del Piano, appositamente istituita, ha selezionato tra le 457 proposte di intervento urbanistico ed edilizio, presentate dalle amministrazioni comunali, 28 interventi, scelti per il cofinanziamento nazionale. Nel corso del 2016 è proseguito il monitoraggio dell’avanzamento delle attività di realizzazione degli interventi ammessi a finanziamento secondo le modalità stabilite dalle convenzioni con i Comuni selezionati; le richieste di contributo avanzate dagli Enti locali, ove in accordo a quanto definito dalle convenzioni, hanno dato luogo alla regolare

erogazione dei relativi finanziamenti. Nel corso dell'anno finanziario 2016 sono stati effettuati pagamenti per un totale di circa 16 milioni di euro.

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

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

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

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

La norma soprarichiamata ha inoltre previsto l'individuazione dei criteri e le priorità da rispettare nei provvedimenti comunali che definiscono le condizioni di morosità incolpevole che consentono l'accesso ai contributi, al fine di destinare le somme disponibili per fronteggiare le situazioni di maggior disagio abitativo.

Il Ministero ha svolto essenzialmente, nell'ambito delle competenze attribuite nell'attuale assetto istituzionale, il compito di ripartire alle Regioni la dotazione annuale delle risorse, ferma restando l'individuazione dei requisiti per l'accesso ai contributi, ed il successivo monitoraggio sulla loro utilizzazione. Obiettivo del monitoraggio è accertare, tra l'altro, la correttezza dell'azione amministrativa avviata dalle Regioni e degli Enti locali. A tal fine e per rendere maggiormente efficace l'utilizzo delle risorse assegnate al fondo inquilini morosi incolpevoli si è reso necessario adottare, anche in considerazione del carattere innovativo che il fondo riveste, alcune modifiche ai criteri ed alle casistiche previste per l'accesso ai contributi. Le Regioni hanno rappresentato che l'importo concedibile fino al 2015, contributo massimo di 8 mila euro orientato a ripianare le morosità pregresse, si è rivelato in molti casi insufficiente a fornire un concreto aiuto economico alle categorie sociali più deboli. A seguito di ciò, è stato attivato un percorso per giungere ad una revisione dei criteri che è stata condivisa con le Regioni e con l'Anci; con decreto del 30 marzo 2016 sono state apportate

modifiche al dimensionamento del contributo, elevato ad un massimo di 12 mila euro, ed ampliate le casistiche di intervento. I dati di monitoraggio 2016, evidenziano il permanere di elementi di criticità connessi all'insufficiente utilizzo delle risorse assegnate dallo Stato alle Regioni e che non raggiungono gli esiti auspicati; a causa di difficoltà procedurali ed operative, solo un numero limitato di Regioni ha trasferito le risorse ai Comuni. Il fondo inquilini morosità incolpevole, costituendo una misura statale innovativa richiede ulteriori riflessioni per superare le difficoltà create da procedure di utilizzo a più livelli istituzionali.

Con l'istituzione dell'"*elenco - anagrafe delle opere pubbliche incompiute*", il Ministero si è posto l'obiettivo di elaborare uno strumento conoscitivo delle opere non portate a termine, al fine di individuare le soluzioni per avviarne il completamento oppure il riutilizzo, anche con diversa destinazione rispetto a quella originariamente prevista. Nel corso del 2016 è proseguita l'attività di sensibilizzazione, assistenza e supporto ai soggetti interessati su tutto il territorio nazionale. Sulla base dei dati forniti dalle stazioni appaltanti, dagli enti aggiudicatori e dagli altri soggetti aggiudicatori di cui all'art. 3 del decreto legislativo n. 163/2006, sono state aggiornate le graduatorie delle opere pubbliche incompiute, ordinate per priorità, grado di realizzazione e possibile riutilizzo, secondo i criteri fissati dal DM 42/2013. Il 30 giugno 2016 è stato pubblicato sul sito istituzionale l'elenco aggiornato per complessive 838 opere pubbliche incompiute, registrando un decremento pari a circa il 3,4% rispetto alle 868 della rilevazione dell'anno precedente.

Il confronto dei dati relativi agli anni 2014 e 2015, registra per alcune Regioni una lieve diminuzione del numero delle opere incompiute, mentre per altre si osserva un cospicuo incremento di detto numero, in gran parte conseguente all'azione di sensibilizzazione operata dal Ministero nei confronti delle stazioni appaltanti finalizzata all'alimentazione la banca dati. Tutti i dati forniti dai soggetti interessati sono confluiti nel Sistema Informativo di Monitoraggio delle Opere incompiute (SIMOI), reso operativo nella pagina web [www.serviziocontrattipubblici.it](http://www.serviziocontrattipubblici.it) e consultabile dal sito istituzionale del Ministero. Accanto alla suddetta operazione ricognitiva l'Amministrazione ha, inoltre, sviluppato alcune ipotesi normative, in fase di valutazione, che prevedono specifiche azioni finalizzate alla promozione del completamento delle opere pubbliche incompiute inserite ovvero alla loro definitiva dismissione. Si tratta di misure volte, da una parte, a contrastare il fenomeno e, dall'altra, ad individuare le cause ostative all'ultimazione delle opere stesse nonché alla definizione degli strumenti più idonei per favorirne il completamento e la fruibilità, incentivando, per quanto possibile, anche il coinvolgimento ed il finanziamento da parte di soggetti pubblici e privati interessati alla gestione delle opere una volta completate.

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

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

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

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

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

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

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

In particolare, nell’anno 2016, è stato effettuato il monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati sia con le risorse della legge n. 211/92 che con le risorse dei fondi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate). L’attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori, nel supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dagli Enti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

La tabella di seguito riportata, contenente gli esiti dell’attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, evidenzia, a livello generalizzato, una produzione annuale effettiva inferiore rispetto a quella prevista.

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

- Comune di Roma: Sistema filoviario Eur Fermi-Tor de Cenci
- Comune di Napoli: Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale-Capodichino
- Comune di Palermo: Metroferrovia Giachery-Lolli
- Ferrovia Circumetnea: Metropolitana tratta Nesima-Monte Po
- Comune di Firenze: Sistema tranviario – Linee 2 e 3

*Vigilanza ed impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa  
(importi in milioni di euro)*

n.	OPERE	Importo ammesso a finanziamento	Importo contrattualizzato lavori	Importo produzione stimata al 31/12/15 (b)	Produzione stimata nell'anno 2016 (c+f+g)	Importo totale produzione stimata al 31/12/16 (d-b+b+c)	Avanzamento % dei lavori al 31/12/16 (e=d/a)	Importo produzione stimata 1° semestre 2016 (f)	Importo produzione consuntivo 1° semestre 2016 (g)	Importo produzione stimata 2° semestre 2016 (h)	Importo produzione consuntivo 2° semestre 2016 (i)	Produzione consuntiva al 31/12/16 (j=b+g+i)
1	VERONA: Rete filoviaria urbana	130,71	115,51	1,00	12,00	13,00	11,30%	4,00	8,00	8,00	0,80	9,50
2	RAMINI: Trasporto Rapido Costiero Rimini-Riccione	92,05	79,32	53,00	15,00	68,00	85,00%	7,50	7,50	7,50	5,79	66,29
3	MILANO: Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1860,60	1860,60	265,00	230,00	495,00	26,75%	100,00	130,00	130,00	62,00	457,00
4	TORINO: Metropolitana Lingotto - Bengaia	193,55	126,03	40,00	60,00	90,00	71,41%	20,00	30,00	30,00	12,00	82,00
5	ROMA: Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dal Canal	131,44	111,56	64,63	10,00	74,63	66,90%	5,50	4,50	4,50	0,07	69,20
6	ROMA: Linea C tratta T3 Fori Imperiali - Piazza Venezia	792,00	628,55	163,00	128,00	291,00	46,30%	52,00	76,00	76,00	14,09	253,09
7	NAPOLI: Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	593,10	593,1	25,00	100,00	125,00	21,00%	50,00	60,00	50,00	16,80	91,90
8	PALERMO: Metrolinovia Giachery-Loli	152,10	104,22	6,00	35,00	41,00	39,34%	15,50	19,50	19,50	4,81	30,31
9	FIRENZE: Sistema tramviario - Linea 2 e 3	291,98	355,29	79,55	166,38	237,92	66,97%	88,78	69,60	69,60	35,02	184,17
10	CIRCUJ ETNEA: Tratta Nesima - Monte Po	92,80	80,32	0,70	48,66	49,36	61,45%	23,65	25,01	25,01	1,60	27,31

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

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *"Diritto alla mobilità"*, al programma 13.9 *"Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne"* ed è diretto al rafforzamento dell'attività di vigilanza del Ministero sulle Autorità portuali. Tale finalità è perseguita attraverso una serie di ispezioni mirate e straordinarie, intese ad esaminare *in loco* specifiche problematiche di taluni porti, anche allo scopo di prepararli alla piena applicazione del nuovo ordinamento di settore scaturente dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e di garantire, nelle more, una maggiore omogeneità nella regolazione di diverse attività di competenza. Scopo dell'attività ispettiva svolta è stato, quindi, principalmente, di individuare ed analizzare talune specifiche criticità degli scali marittimi nazionali oggetto di ispezione e, prospettando idonee soluzioni al riguardo, di stimolare il miglioramento della *performance* di tali Enti.

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

L'obiettivo è stato attuato attraverso la programmazione e l'effettuazione di ispezioni straordinarie e mirate presso le Autorità portuali, con la finalità di stimolare il miglioramento della *performance* di tali Enti in determinati settori d'attività (come, ad esempio, la gestione del demanio, la disciplina del lavoro portuale, le concessioni terminalistiche, le autorizzazioni, i servizi ) in relazione ai quali possono essere presenti eventuali criticità da verificare in modo approfondito e diretto "sul campo". Le ispezioni, diversamente da quelle di carattere generale effettuate dai Servizi ispettivi del MEF, hanno avuto pertanto l'obiettivo di focalizzare problematiche particolari, differenti da porto a porto, per potere, inoltre, riferire al Ministro sulle eventuali azioni correttive raccomandate a tali Enti e, in altra sede, sul seguito dato al riguardo da ciascuno di essi. Trattandosi di tematiche diversificate nei vari porti, l'obiettivo trova applicazione anche nel nuovo contesto previsto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (di cui concorrerà in tal modo a perseguire gli obiettivi di efficienza), con riferimento a ciascuno degli scali marittimi che sono stati ricompresi nelle nuove Autorità di Sistema Portuale.

Nel corso del 2016 sono state effettuate n. 7 ispezioni presso le Autorità portuali di Ancona, La Spezia, Marina di Carrara, Napoli, Piombino, Ravenna e Savona. Le ispezioni non hanno evidenziato elementi di criticità di particolare rilevanza, mentre è emerso che dette Autorità portuali presentano un buon grado di sviluppo e risultano fortemente integrate con la realtà cittadina e il contesto industriale di

riferimento, ancorché siano da migliorare i collegamenti di “ultimo miglio” necessari alla piena integrazione di tali scali nella rete trasportistica nazionale.

✓ **Miglioramento dei servizi di trasporto**

L’obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità”, ai programmi 13.2 “Autotrasporto ed intermodalità”; 13.4 “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”; 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” e 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il Paese sta attraversando;

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

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

Nel corso del 2016, l'attività istruttoria da parte dei competenti uffici del Ministero si è svolta senza particolari criticità e sono stati erogati tutti i finanziamenti relativi ad istanze regolarmente pervenute.

Con riferimento al *settore ferroviario*, i risultati delle attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI, hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni. Per un unico intervento, relativo "*all'adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria*", la produzione effettiva è stata inferiore alle previsioni di circa il 35%. La scheda riassuntiva dell'avanzamento della produzione economica degli interventi realizzati da RFI, presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti, di seguito riportata, illustra l'andamento semestrale degli importi di realizzazione, ponendo a confronto i valori stimati come obiettivo con quelli computati a consuntivo alla fine del periodo di riferimento.

## Vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI-Rete Ferroviaria Italiana (importi in milioni di euro)

n. OPERE	IMPOR- TO NETTO LAVORI AGGIORNATO	Importo totale produzione al 30/11/2015 (preconsuntivo)	Avanzamento percentuale dei lavori al 30/11/15 (preconsuntivo)	Importo produzione stimata dal 1/12/2015 al 30/11/2016	Importo totale produzione al 30/11/2016	Previsione dell'avanzament o percentuale dei lavori al 30/11/16	I periodo			II periodo	
							Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/6/2016 al 30/11/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/6/2016 al 30/11/2016 (consuntivo)	
1 0036 - Nodo di Palermo	1.152,3	816,1	71%	49,7	865,8	75%	19,9	56,7	29,8	42,8	
2 0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,6	333,8	70%	26,8	360,8	75%	9,4	16,6	17,4	17,0	
3 0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	329,0	224,5	68%	7,0	231,5	70%	2,8	3,5	4,2	10,9	
4 0240 - Potenziamento Infrastrutturale Volti - Brignole	642,4	204,3	32%	25,7	230,0	36%	9,0	20,1	16,7	20,6	
5 0260 - Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,7	35,0	23%	0,9	35,9	24%	0,0	3,1	0,9	2,3	
0263-Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,0	154,4	67%	49,7	204,2	89%	19,9	20,4	29,8	11,7	
7 0267 - Nuovo collegamento Acisate - Stabio	261,0	143,6	55%	41,9	185,6	71%	16,8	17,6	25,2	34,3	
8 0297-Nodo di Falconara (I fase)	240,0	4,7	2%	2,2	6,9	3%	0,0	6,7	2,2	7,4	
9 0325-Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,0	1.438,1	70%	206,0	1.644,0	80%	61,8	126,1	144,2	117,0	
10 0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,8	262,9	28%	38,4	301,3	32%	13,4	22,1	25,0	28,9	
11 0343-Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi	6.200,0	701,0	11%	213,0	914,0	15%	85,2	129,4	127,8	187,4	
<b>TOTALE</b>	<b>12.671,8</b>	<b>4.318,4</b>	<b>34%</b>	<b>661,4</b>	<b>4.879,8</b>	<b>39%</b>	<b>238,2</b>	<b>422,3</b>	<b>423,2</b>	<b>480,3</b>	

Sempre con riferimento al *settore ferroviario, il monitoraggio del Contratto di programma con RFI* si propone di verificare il rispetto dei vincoli contrattuali attraverso il controllo continuo degli indicatori individuati dallo stesso contratto sia per la parte investimenti sia per parte servizi.

Come noto, i rapporti tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da due contratti di programma. Il primo è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale mentre il secondo disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla rete. Nell'ambito di ciascun Contratto di Programma sono previste delle forme di verifica sulle attività pianificate attraverso il controllo di appositi indicatori che si riferiscono a soglie predeterminate al di fuori delle quali è prevista l'applicazione di specifiche penali.

Al fine di realizzare l'obiettivo, nel terzo trimestre 2016, a seguito della documentazione di rendicontazione per l'anno 2015 acquisita dal gestore dell'infrastruttura, si è provveduto:

➤ per il CdP – parte investimenti, ad elaborare e verificare i livelli di *performance* sulla realizzazione degli investimenti. In particolare, la misurazione è stata effettuata su un paniere di progetti rilevanti per i quali è già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva. Per l'anno di riferimento oggetto di analisi, (valori consuntivo anno 2015) è stato preso in considerazione un paniere di 21 progetti. Le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare sono state invece le seguenti quattro: costo a vita intera, tempo di ultimazione delle opere, valore delle contabilizzazioni e numero delle attivazioni previste nell'anno. Per ogni variabile è stato poi individuato un indicatore specifico che ha costituito elemento base nella costruzione dell'indicatore sintetico rappresentativo dell'andamento dell'intero paniere monitorato.

In dettaglio, nell'ambito del monitoraggio degli investimenti infrastrutturali presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I), posto in essere con l'obiettivo di misurare la *performance* del gestore in tema di gestione di investimenti nonché di verificare il rispetto dei vincoli contrattuali da parte dello stesso, si espongono i seguenti risultati.

Ai sensi della disciplina fissata all'articolo 8 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016, la misurazione in argomento viene riferita ad un paniere di progetti rilevanti per i quali sia già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva. I valori consuntivo anno 2015 prendono in considerazione un paniere di 21 progetti che rispondono al duplice requisito di riferirsi ad interventi rilevanti del Contratto di Programma e di avere già acquisito l'approvazione della progettazione definitiva.

Sempre in base a quanto disposto dal Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016, le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare (elementi oggetto di specifica valutazione per ciascun oggetto di monitoraggio) sono le seguenti:

- Costo a vita intera
- Tempo di ultimazione delle opere
- Valore delle contabilizzazioni
- Numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*)

Per ogni variabile è stato individuato poi un indicatore specifico che costituisce elemento base nella costruzione dell'indicatore sintetico:

- I CVI: funzione del costo a vita intera dei progetti del campione (CVI);

- I TU: funzione del tempo di esecuzione dei progetti del campione (TU);
- I Prod: funzione del valore delle contabilizzazioni dei progetti del campione;
- I *milestone*: funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*) dei Progetti del campione.

Tali indicatori specifici concorrono infine alla costruzione dell'indicatore sintetico complessivo di risultato I, rappresentativo dell'andamento dell'intero paniere monitorato in termini di divario registrato tra il consuntivo e l'obiettivo pianificato, secondo l'espressione che mette in relazione le quattro variabili monitorate per ciascun investimento.

Tale indicatore complessivo misura appunto la *performance* finale del gestore e rappresenta lo strumento affinché si possa verificare che gli investimenti programmati siano realizzati in modo efficace ed efficiente e, in caso contrario (se gli scostamenti imputabili ad RFI rappresentati dal valore di I sono superiori al 15%), provvedere all'applicazione delle sanzioni pecuniarie di cui al comma 2 del citato articolo 8.

Nella documentazione trasmessa con nota 1348 del 30 giugno 2016 il gestore ha provveduto ad indicare sia gli scostamenti complessivi registrati rispetto ai valori di riferimento comunicati nel febbraio 2014, sia gli scostamenti attribuiti a proprie responsabilità e che pertanto rispondono ai criteri di salvaguardia definiti dall'articolo 8 comma 2 del Contratto di Programma.

Considerato che oggetto del monitoraggio e della misurazione della *performance* è l'intero paniere degli investimenti, nel calcolo iniziale di ognuno degli indicatori specifici di ciascuna variabile ICVI, ITu, IProd, Imilestone, riferiti agli scostamenti complessivi, sono considerati sia i casi di *under-performance* dei singoli progetti di investimento che quelli di *over-performance*.

Nell'anno 2015 si è registrata una *over-performance* per la variabile relativa alla produzione (contabilizzazioni), per cui il valore di consuntivo riferito all'intero paniere monitorato risulta migliore del corrispondente valore obiettivo. Tuttavia, interpretando in maniera restrittiva la metodologia di calcolo, si è ritenuto di non considerare il contributo migliorativo dell'indicatore specifico Iprod nel calcolo dell'indicatore di *performance* riferito agli scostamenti complessivi I.

Sulla base delle suesposte considerazioni, l'indicatore complessivo di *performance* riferito agli scostamenti complessivi, è risultato pari al 6,5 %, già inferiore al margine del 15% previsto dal Contratto di Programma. Pertanto, non è stato necessario procedere all'analisi degli scostamenti imputabili direttamente a RFI.

L'analisi e la verifica effettuata ha evidenziato, quindi, che non ricorrono le condizioni per l'applicazione dell'eventuale penale.

Con riferimento, infine, all'individuazione di criticità di cui al programma di azione dell'obiettivo in argomento, si fa presente che nel periodo in esame non si sono riscontrati elementi che possano configurarsi come tali.

➤ **per il CdP – parte servizi** si è provveduto ad elaborare e verificare i livelli di servizio relativi alla qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, attraverso quindi i dati relativi al 2015 come rendicontati. In particolare, il livello di qualità della rete è stato misurato attraverso tre indicatori: livello dei guasti, tempi di primo interventi, indicatori di puntualità.

In dettaglio, tra gli obblighi derivanti dal CdP-S rientra il monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente (ex articolo 8, comma 2, lettera c) del CdP-S).

Il livello della qualità della rete è misurato attraverso tre indicatori:

- a) indicatore del livello di guasti (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.

Per i primi due indicatori (a-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 (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, comma 2, lettera c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai “valori-soglia” definiti contrattualmente negli allegati Ia e Ib al CdP-S.

Per i primi due indicatori, i dati 2015 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti per ciascun gruppo di rete.

Al contrario, per il terzo indicatore relativo alla puntualità, i dati consuntivati nel 2015 evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli “segmenti di servizio” regionale e cargo. Invece, il segmento mercato e quello a lunga percorrenza/servizio universale non raggiungono, in termini di puntualità, la “soglia di *performance*” prestabilita. Nel periodo di osservazione infatti il dato aggregato fornito da RFI nel consuntivo 2015 si riscontra, per quanto riguarda il segmento mercato, un valore del 96,7%, a fronte di una soglia di *performance*, che tiene conto peraltro della prevista “oscillazione”, pari al 97,4%. Per quanto attiene al segmento lunga percorrenza/servizio universale, nel 2015 si riscontra un valore del 96,7% a fronte di una soglia di *performance*, che tiene conto peraltro della prevista “oscillazione”, pari al 97%.

Si ritiene utile avviare un approfondimento con il gestore, al fine di approfondire le motivazioni di tali lievi criticità e valutare eventuali azioni finalizzate al miglioramento delle *performance*.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal gestore.

**Indicatori del livello di guasti.** Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2014 mostra come l'andamento registrato nel per ciascun gruppo di rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Indicatore livello guasti (n. guasti/Km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2015	Scostamento
Linee con $Tg \leq 40$	0,60	0,29	-0,31
Linee con $40 < Tg < 100$	0,70	0,60	-0,10
Linea con $Tg \geq 100$	1,25	0,90	-0,35
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,81	-0,29
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,15	-0,85

**Indicatori tempi di primo intervento.** Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2015 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2015 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $Tg \leq 40$	$\leq 3$ h	34	-146
Linee con $40 < Tg < 100$	$\leq 2$ h	30	-90
Linea con $Tg \geq 100$	$\leq 1$ h	25	-35
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	20	-10
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	30	0

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

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

Il "calcolo della puntualità" dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal decreto ministeriale n. 146 T del 4 luglio 2000 e dal

Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni viene misurata, per le fasce orarie stabilite nel *performance regime*, secondo diverse modalità:

- **puntualità standard B:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
- **la puntualità RFI:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi per misurare le *performance* di puntualità annuali del gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto.

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.

L'analisi dei dati consuntivati nel 2015 conferma la buona *performance* per il segmento “regionale” in continuità con gli anni pregressi: il valore di puntualità si mantiene stabile e superiore alla soglia contrattuale.

Il segmento “mercato”, non conferma il leggero miglioramento conseguito l'anno precedente, evidenziando una regressione (-0,7% rispetto al 2014) e rilevando un valore di puntualità che va fuori dal *range* contrattuale.

Il segmento “lunga percorrenza - servizio universale” continua a registrare lievi miglioramenti (+0,1% rispetto al 2014), restando ancora al di fuori del *range* contrattuale.

Il segmento “cargo”, pur confermando di collocarsi all'interno del *range* di oscillazione della soglia di *performance*, mostra una regressione rispetto al valore dell'anno precedente (-0,6%).

La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Servizi	Fascia	Soglia di <i>performance</i> nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2015	Delta	Possibile oscillazione della soglia di <i>performance</i>
Mercato	0' - 15'	98,0	96,7	-1,3	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,7	-0,8	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	93,2	-1,3	± 1,5

Nel quarto trimestre, come previsto, si è provveduto a predisporre per entrambi i contratti, una relazione finale concernente la verifica del rispetto dei vincoli contrattuali, descrittiva delle rilevazioni eseguite, indicante anche gli elementi di

criticità riscontrati nell'ambito delle attività di monitoraggio degli indicatori e che ha messo in evidenza che per l'anno di riferimento non sono emerse le condizioni per l'applicazione di penali.

In tema di *trasporto intermodale*, fra gli obiettivi perseguiti nel corso dell'anno 2016, assume un posto preminente la predisposizione dei regolamenti volti a dare attuazione ad alcune delle disposizioni della legge di stabilità 2016 (n. 208/2015) ed, in particolare all'articolo 1, comma 647 e seguenti, che ha autorizzato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere contributi per l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti (c.d. "*marebonus*"), nonché a concedere contributi finanziari a favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci (c.d. "*ferrobonus*").

Tali misure incentivanti s'inseriscono nel quadro delle politiche dei trasporti volte a convertire il flusso del trasporto merci sempre di più dalla strada al mare ed alla ferrovia, nella consapevolezza che lo scenario del trasporto delle merci in Italia è caratterizzato, con riguardo alle differenti modalità di trasporto delle merci, da un notevole squilibrio che vede prevalere il trasporto su strada a scapito delle altre modalità di trasporto. Ne consegue dunque l'esigenza di riequilibrare il sistema di trasporto sviluppando il trasporto combinato "strada/mare" e "strada/ferro", per favorire lo sviluppo ecosostenibile, la tutela dell'ambiente, il decongestionamento della rete stradale, la riduzione dell'incidentalità.

In questa cornice s'inserisce, appunto, la previsione normativa con cui il Governo italiano ha previsto, rispettivamente lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano le autostrade del mare, con origine in porti italiani e destinazione nei porti del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo (comma 647) autorizzando la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018, o che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine e destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo (comma 648) autorizzando la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.

Il comma 649 disciplina il procedimento normativo per l'attuazione degli interventi di cui ai commi precedenti che si devono tradurre in regolamenti governativi da adottarsi di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Successivamente l'Amministrazione ha dovuto apportare gli adattamenti resisi necessari per effetto dell'art. 15, comma 2, lett. a) e relativo allegato del decreto legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante disposizione urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225, ha ridotto la dotazione finanziaria con il taglio dell'intero stanziamento previsto per l'anno 2016 (45,4 milioni di euro). Malgrado tale decurtazione, si è ritenuto preferibile mantenere inalterato il triennio di riferimento per la realizzazione del progetto con la sola conseguenza che l'importo del contributo unitario è inferiore a quello preventivato, in considerazione del fatto che lo schema di regolamento era stato già notificato alla Commissione europea e che il relativo regime è stato dichiarato conforme con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

Prima della predisposizione degli schemi di regolamento da adottarsi secondo la procedura dell'articolo 17, comma 3, della legge 13 agosto 1988 n. 400 ivi compresa l'acquisizione del concerto del Ministero dell'economia e delle finanze, sono state esperite le necessarie interlocuzioni con i soggetti pubblici e privati interessati dalle misure.

Sul piano del procedimento formativo propedeutico all'elaborazione dei regolamenti, trattandosi di provvedimenti rilevanti per i settori economici di riferimento, già a partire dal mese di ottobre 2015, nell'ottica della trasparenza e del partenariato, sono stati organizzati una serie di incontri con tutte le categorie di *stakeholder* e degli operatori interessate.

Dal punto di vista istituzionale sono state avviate e concluse le interlocuzioni sia a livello nazionale con il Ministero dell'economia e delle finanze, con specifico riferimento alla Ragioneria generale dello Stato e con l'ufficio legislativo finanze (per l'acquisizione del prescritto concerto), con la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee (organismo referente per gli aiuti di Stato) sia a livello internazionale con la Commissione europea finalizzate ad acquisire utili elementi per ottenere le autorizzazioni ex art. 107, par. 3, lettera b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Sotto il profilo nazionale si registrano:

- l'acquisizione del concerto del MEF per il regolamento *marebonus* in data 13 settembre 2016;
- la trasmissione delle relazioni di rito (AIR; ATN, tecnica, illustrativa ecc.) per l'adozione del regolamento *marebonus* essendo pervenuto il parere favorevole del Consiglio di Stato in data 26 ottobre 2016;
- per il *ferrobonus* è in atto il concerto formale del MEF e nel frattempo sono state predisposte tutte le necessarie relazioni.

Sotto il profilo comunitario, successivamente ai svariati contatti preventivi ed informali con la Commissione europea, ha fatto seguito la trasmissione ai competenti organi della stessa Commissione, della pre-notifica informale (in data 22 marzo 2016 per entrambe le misure) ed in seguito la notifica ufficiale delle medesime misure che sono state autorizzate con decisioni, rispettivamente, del 24 novembre 2016 per il regime *ferrobonus* e del 19 dicembre 2016 per il regime *marebonus*, non avendo, al riguardo, la Commissione europea ravvisato una distorsione della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

Nel corso 2016 il Ministero è stato altresì impegnato nel portare avanti le iniziative finalizzate favorire la **realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche**, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), Caposele(AV)-Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni ed interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Per la realizzazione di tali interventi, il comma 640 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016 (legge n. 208/2015) ha autorizzato la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018. L'obiettivo comprende,

inoltre, la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati "cammini" per i quali è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. I progetti e gli interventi sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alle ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

Nel corso dell'anno, preliminarmente alla stesura del decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di individuazione dei progetti e degli interventi per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, detti "cammini", sono state indette una serie di riunioni istruttorie con la partecipazione dei responsabili del coordinamento infrastrutture e trasporti e turismo e industria alberghiera della Conferenza delle Regioni e Province autonome. Durante le riunioni in parola, d'intesa con le Regioni, sono stati messi a punto tre criteri di selezione per valutare i progetti proposti dalle Regioni. I criteri presi a riferimento sono nell'ordine: 1) interventi di piccola entità che consentano il ripristino del cammino; 2) interventi che garantiscano la messa in sicurezza del cammino stesso; 3) progetti di intervento che favoriscano l'accessibilità del percorso per chi è portatore di menomazioni motorie e/o sensoriali. E' stato, pertanto, predisposto uno schema di decreto ove sono indicati i progetti in ordine di priorità, tenuto conto delle risorse disponibili in bilancio. Inoltre segue una lista di progetti, relativi ai "cammini", che potranno essere finanziati nel caso in cui alcuni progetti della prima lista non siano portati a compimento nei termini previsti.

Altra importante linea di attività è quella connessa al *rinnovo del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale*. La gravità dell'attuale situazione del parco circolante, comporta la necessità di acquisire, in tempi rapidi, il materiale rotabile su gomma e su ferro, perseguendo un elevato tasso di sostituzione dei mezzi, affinché il trasporto pubblico locale, entro un breve arco temporale, possa raggiungere i livelli europei riferiti agli standard qualitativi del servizio, all'accessibilità per persone a mobilità ridotta, alla riduzione delle emissioni inquinanti, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria.

Per il perseguimento di tali obiettivi, con l'articolo 1, comma 866 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), è stato istituito un apposito Fondo, finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale.

La dotazione finanziaria del predetto Fondo, riferita al 2016, ammonta ad oltre 1.100 milioni di euro, ripartiti secondo il seguente prospetto:

QUADRO DELLE RISORSE PER L'ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE (importi in milioni di euro)			ANNUALITA'							TOTALI	
			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022
STABILITA' 2016	Gomma	LEGGE 27 DICEMBRE 2013, N. 147 articolo 1, comma 83	227,4	125	50	50	50				502,4
	Ferro	LEGGE 28 DICEMBRE 2015, N. 208 articolo 1, comma 866					210	210	130	90	640

Si evidenzia peraltro che, con sentenza 16 settembre 2016, n. 211, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma

224, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2015), nella parte in cui prevede che le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 e la ripartizione delle risorse su base regionale siano stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato "sentita" la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, anziché "d'intesa" con la Conferenza stessa.

È stato, pertanto, necessario annullare il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 10 giugno 2016 n. 209 ed acquisire l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sul decreto che definisce le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 e la relativa ripartizione di risorse su base regionale.

Inoltre, atteso che l'art 7, comma 11-*quater* del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 25 febbraio 2016, n. 21, ha differito al 1° gennaio 2017 l'entrata in vigore delle misure di cui al citato comma 866, articolo 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, prevedendo, specificatamente, che per le risorse di cui al comma 83, articolo 1, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti, relative alle annualità 2015 e 2016 si applicano le modalità e le procedure di cui al citato comma 83, articolo 1 della legge n. 147 del 2013 e al comma 223 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, si è ritenuto opportuno acquisire l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sullo schema di decreto di cui al menzionato articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Ciò posto, ai fini dell'attuazione delle disposizioni normative richiamate, il competente Dipartimento con la Struttura Tecnica di Missione e con il contributo di CONSIP S.p.A. ha definito lo schema di decreto riguardante il rinnovo dei parchi automobilistici relativi al trasporto pubblico locale e regionale, acquisendo l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

In particolare, il decreto menzionato stabilisce le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse per gli anni 2017, 2018 e 2019, stanziati sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015. Il provvedimento prevede che l'utilizzo di tali risorse avvenga, in via sperimentale, mediante una centrale unica di committenza nazionale, identificata in CONSIP S.p.A., facendo ricorso al mercato per la selezione di operatori economici fornitori di autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilistici. Lo stesso decreto precisa, inoltre, che le modalità di erogazione delle risorse a favore della singola Regione avvenga nel rispetto delle percentuali indicate nell'allegato 1 al decreto medesimo, nei limiti delle risorse disponibili.

Tale provvedimento statuisce che la procedura prevista dallo stesso possa essere adottata anche per l'utilizzo di ulteriori risorse pubbliche destinate al rinnovo dei parchi automobilistici, ferme restando le prescrizioni e le eventuali percentuali di contributo e di cofinanziamento attribuite alla singola Regione interessata.

Per la definizione dello schema di decreto sono stati costituiti due tavoli di lavoro, rispettivamente composti da:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Conferenza delle Regioni e Consip;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, associazioni di categoria delle società di trasporto pubblico (ASSTRA, ANAV, Agens) e Consip.

Per l'identificazione dei veicoli da mettere a gara, nell'ambito dei tavoli di lavoro si è operato in modo da raggiungere un doppio obiettivo:

- individuare le tipologie più richieste e più necessarie agli operatori del TPL per il rinnovo dei veicoli più obsoleti e inquinanti;
- garantire la massima partecipazione alla gara.

Le attività istruttorie si sono svolte sulla base di incontri periodici e, alla conclusione delle medesime attività, d'intesa con i partecipanti ai tavoli di lavoro, si è concordato di suddividere la gara in lotti merceologici, per l'acquisizione di un totale di 1.600 veicoli.

Si riferisce altresì che, con decreto ministeriale 28 ottobre 2016, n.345 sono state trasferite alle Regioni le risorse riferite alle annualità 2015 e 2016 (pari ad oltre 250 milioni di euro) per l'acquisto diretto di autobus.

Con ulteriore decreto ministeriale 23 gennaio 2017, n. 25, coerentemente con le specifiche previsioni della legge di stabilità 2016, sono state individuate le modalità innovative per il rinnovo del parco autobus, per le quali, con lo stesso provvedimento, si è provveduto al riparto, tra le Regioni, dei 150 milioni di euro relativi al triennio 2017 - 2019.

In particolare, con l'impiego delle predette risorse, alle quali si aggiunge la quota di cofinanziamento regionale, sarà sperimentata l'anzidetta modalità innovativa di acquisizione centralizzata, consistente, come si è detto, nell'assegnazione alla Consip S.p.A. del ruolo di soggetto aggregatore e, quindi, dello svolgimento della gara per l'acquisizione di diverse tipologie di autobus, **suddivise in 9 lotti**, tali da garantire ampia partecipazione del mercato e l'introduzione di mezzi con alimentazione alternativa (elettrici, metano, ibridi).

	lotto	tipologia	alimentazione	lunghezza (metri)	quantitativi
urbano	1	corto	elettrico	7,50 - 8,00	50
	2	normale	gasolio	10,40 - 10,90	200
	3	lungo	gasolio	11,50 - 12,40	350
	4	lungo	cng	11,50 - 12,40	200
	5	snodato	gasolio	17,70 - 18,00	100
	6	lungo	ibrido	11,50 - 12,40	100
extraurbano	7	normale	gasolio	10,30 - 11,00	100
	8	lungo	gasolio	11,50 - 12,40	300
	9	lungo (low entry)	gasolio	11,50 - 12,40	200
					<b>1600</b>

I veicoli, oltre ad essere accessibili alle persone diversamente abili e dover rientrare nella più recente classe di emissione di gas di scarico o essere a zero emissioni, dovranno essere predisposti con le più moderne tecnologie:

- per il conteggio passeggeri e la videosorveglianza;

- per il rilevamento della posizione durante la corsa;
- per la connessione alla rete internet.

Per quanto attiene al settore del trasporto aereo, la competente struttura ministeriale ha portato avanti le attività connesse alla predisposizione di un *pacchetto normativo di regimi quadro in relazione a taluni tipi di aiuti di Stato* di cui alla Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03 “*Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*”.

La finalità dell’obiettivo è la predisposizione di uno schema di norma primaria (istitutiva) e di schemi di decreti (attuativi) di regimi quadro – da notificare alla Commissione UE – per gli aiuti di Stato agli aeroporti (per il funzionamento e gli investimenti) allo scopo di regolare l’esenzione dall’obbligo di notifica individuale nonché di offrire uno strumento semplificato per accelerare le misure di aiuto finalizzate ad incrementare la mobilità, decongestionare il traffico nei principali aeroporti nonché favorire lo sviluppo regionale, in attuazione degli orientamenti della Commissione europea in materia, di cui alla sopra menzionata Comunicazione.

Per la realizzazione di tale finalità, nel corso del 2016 sono stati elaborati i previsti schemi normativi anche alla luce delle risultanze dei lavori di un apposito tavolo tecnico coordinato dalla Presidenza del Consiglio per l’introduzione nell’ordinamento giuridico nazionale dei predetti regimi quadro in materia di aiuti di Stato al funzionamento e agli investimenti negli aeroporti ed. Successivamente, è stato avviato un confronto particolarmente intenso, sulla tematica, con le strutture della Commissione, UE tuttora in corso.

Sempre con riferimento all’attività di produzione in campo normativo, nel *settore dell’autotrasporto* il Ministero ha curato la predisposizione di uno schema di decreto legislativo per l’applicazione della normativa europea sull’accesso alla professione di autotrasportatore. La realizzazione di tale obiettivo ha comportato una serie di passaggi, tra cui le consultazioni con le Associazioni di categoria dell’autotrasporto (persone e merci) ed il confronto con i Ministeri dell’interno, della giustizia e del lavoro e delle politiche sociali.

✓ **Efficientamento dell’offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi**

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

L’obiettivo operativo *Semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi e ottimizzazione del sistema VTMS*, in linea sia con le aspettative dell’utenza di settore (*stakeholder*) miranti a sinergie positive che favoriscano la sburocraizzazione e la velocizzazione delle incombenze amministrative, che con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici

delle merci e dei passeggeri e promuovere l'intermodalità nel traffico merci, propone, attraverso la realizzazione delle sue fasi:

- la semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi nei porti nazionali, mediante il completamento e l'estensione dell'interfaccia unica nazionale – PMIS-NSW (cfr direttiva 2010/65/UE) e la razionalizzazione delle pertinenti norme e standardizzazione delle connesse procedure, anche al fine di contribuire a facilitare il ciclo logistico nazionale. Obiettivo raggiunto solo parzialmente a seguito della ridefinizione di alcuni requisiti tecnici in contraddittorio con il Fornitore ed il conseguente complicarsi delle procedure amministrative che hanno comportato uno slittamento delle attività di estensione dell'applicativo che, nel 2016, è stato avviato solo su 3 dei 6 porti previsti;
- l'avvio della nuova piattaforma web N.S.W. (New Single Window) sulla base del prototipo Arges (pAssengeRs and loGistics information Exchange System), il programma comunitario finalizzato alla creazione di una strategia di integrazione tra i sistemi informativi dei principali porti greci e italiani. Nel corso dell'anno è stato stipulato, come da programma, l'apposito contratto.
- l'ottimizzazione del sistema di monitoraggio ed informazione del traffico navale (VTMIS) attraverso l'integrazione nel sistema Pelagus (*software* scalabile che permette di raccogliere, elaborare, memorizzare, mostrare e distribuire i dati originati da molteplici sorgenti e sensori relativi alle tracce delle imbarcazioni e, più in generale, ai dati marittimi) delle tracce LRTI (Long Range Identification System) ricevute dall'European LRIT data Center. Nel corso dell'anno sono state integrate tutte le 877.876 informazioni ricevute.
- la facilitazione dello sdoganamento delle merci in mare, attraverso il monitoraggio delle navi per le quali è stata richiesta ed attivata la procedura di pre-clearing. L'obiettivo, che prevedeva il monitoraggio del 95% delle navi per le quali era stata richiesta la procedura di pre-cleaning, è stato raggiunto e superato grazie al monitoraggio di tutte le 1.919 richieste pervenute nel corso dell'anno.

L'obiettivo operativo *Reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti*, parallelamente alle finalità sottese all'art. 7, comma 9-*septiesdecies*, della legge 6 agosto 2015, n. 125, propone il reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti, attraverso la ricognizione delle aree demaniali marittime in uso e/o in temporanea consegna, ex art.34 del codice della navigazione, ad altre amministrazioni, ridestinando all'uso diretto, funzionale alla portualità ed alla logistica, le aree di che trattasi non effettivamente utilizzate. Nel corso del 2016, la ricognizione ha interessato il 51% delle aree demaniali marittime in uso/consegna a fronte del previsto 50%.

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

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

✓ **Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l’attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per al trasparenza e l’integrità**

Tale obiettivo è collegato al programma 7.7 “*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*” – missione 7 “*Ordine pubblico e sicurezza*”, 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 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*” ed al programma 32.3 “*Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza*” – missione 32 “*Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche*”.

L’obiettivo strategico è trasversale a tutti i Centri di responsabilità amministrativa ed è articolato in più obiettivi operativi riguardanti l’attuazione delle iniziative previste nel Programma triennale per la trasparenza e l’integrità, l’attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione. Nel medesimo obiettivo strategico è stato inoltre definito un ulteriore obiettivo operativo, assegnato al solo Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, riguardante l’implementazione delle funzioni di autenticazione forte degli accessi al SIDT (Sistema Informativo Dipartimento Trasporti).

Il primo obiettivo operativo ha richiamato i centri di responsabilità amministrativa e le strutture ad essi afferenti alla piena attuazione delle iniziative previste nel **Programma triennale per la trasparenza e l’integrità**, attraverso la realizzazione di quattro fasi distinte:

1. adempimento degli obblighi di pubblicazione previsti dal Programma attraverso la trasmissione dei dati per il caricamento e la messa in linea nel sito istituzionale;
2. condivisione con gli *stakeholder* della fase di programmazione strategica;
3. trasmissione dei dati di monitoraggio degli standard di qualità già definiti;
4. completamento degli standard di qualità.

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

Con il secondo obiettivo operativo, correlato all’attuazione del **Piano triennale per la prevenzione della corruzione**, a ciascun Centro di responsabilità amministrativa è stato richiesto di trasmettere al Responsabile per la prevenzione della corruzione e all’OIV una relazione semestrale sulle misure individuate per evitare episodi corruttivi nelle aree a maggiore rischio di competenza ed, allo stesso tempo, si è richiesto di coinvolgere su tali attività anche le strutture coordinate tramite l’assegnazione di obiettivi specifici.

Le aree a maggior rischio individuate sono elencate di seguito per ciascun Centro di responsabilità amministrativa.

<i>Centro di responsabilità amministrativa</i>	<i>Aree a maggiore rischio</i>
Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici	gare di appalto, gestione contratti, convenzioni e concessioni
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale	contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e operazioni tecniche della motorizzazione
Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici	contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e rilascio pareri ed autorizzazioni
Comando generale delle Capitanerie di Porto	contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, abilitazioni e titoli professionali marittimi

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

Il quarto obiettivo operativo, relativo all'implementazione delle funzioni di *autenticazione forte degli accessi al SIDT (Sistema Informativo Dipartimento Trasporti)*, ha la finalità di promuovere l'innalzamento del livello di sicurezza degli accessi degli operatori per l'erogazione dei servizi della motorizzazione. Il sistema, infatti, costituisce il punto di accesso unico degli operatori a tutti i servizi che vengono erogati dagli uffici della motorizzazione. L'attività si rende più che mai utile ed opportuna stante il fatto che l'accesso all'Archivio Nazionale Veicoli e all'Anagrafe Nazionale Conducenti è ormai definitivamente migrato sul *web*. La cosiddetta "securizzazione", ovvero rendere più sicuri gli accessi con modalità di *strong authentication* è tappa complementare ed essenziale del percorso avviato, negli anni scorsi, per garantire la sicurezza e l'integrità dei *data base* gestiti dagli uffici della motorizzazione. Ciò garantisce inoltre l'attribuzione, opponibile verso terzi, della responsabilità delle attività condotte sui *data base* stessi.

Alcune difficoltà di natura organizzativa (necessità di estensione alle Regioni e Province Autonome per garantire analogo livello di "protezione" su tutto il territorio nazionale) e di approvvigionamento tecnologico (scarsa disponibilità nel mercato di dispositivi *token* da distribuire a tutti gli utenti del sistema), hanno generato un ritardo nella implementazione del progetto sull'intero territorio nazionale.

Tali difficoltà oggettive sono in via di rapida soluzione e si prevede che la completa implementazione del sistema possa effettivamente concludersi entro la fine del corrente anno.

✓ **Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi**

L'obiettivo risulta collegato al programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" – missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza".

L'obiettivo **rilascio immediato dei certificati di sicurezza al naviglio mercantile e da pesca di bandiera nazionale** è stato individuato con la partecipazione attiva degli *stakeholder* nella fase di programmazione prevista dal ciclo della *performance*. Esso nasce dall'esigenza di assicurare, all'utenza di settore, che tutti i 55 Uffici marittimi preposti al rilascio dei certificati in parola effettuino le connesse ispezioni ed il rilascio del documento in forma rispettivamente standardizzata ed immediata. I due programmi d'azione sono stati conseguiti al 100%; pertanto, i 55 Comandi territoriali operano tutti secondo gli standard prestabiliti ed gli 8.667 certificati predisposti sono stati tutti immediatamente rilasciati al termine delle ispezioni.

L'obiettivo **popolamento della banca dati naviglio** si è proposto, attraverso la realizzazione delle due fasi di popolamento del database e di validazione delle informazioni inserite e concernenti il naviglio nazionale, il completamento della Banca Dati del Naviglio (ad eccezione di quello da diporto), per la digitalizzazione dei Registri previsti dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali detenuti dagli Uffici Marittimi autorizzati, in qualità di conservatori del Repertorio degli Atti. L'obiettivo è stato raggiunto al 100%.

Infine, l'obiettivo **continuità operativa per i servizi informatici del Corpo** è stato definito per attuare un piano di ammodernamento dei sistemi e delle attrezzature informatiche che possa garantire l'efficienza, la standardizzazione e la celerità di realizzazione dei procedimenti facenti capo al Corpo delle Capitanerie di Porto.

L'obiettivo prevedeva due distinti risultati:

1. l'avvio delle procedure per la realizzazione di un sistema di continuità Operativa ICT, che sono state realizzate solo parzialmente a causa di un ritardo nella stipula di una convenzione con l'Agenzia del Demanio che rivestirà il ruolo di stazione appaltante per la realizzazione del polo tecnologico che ospiterà le apparecchiature informatiche;
2. l'aggiornamento e la standardizzazione delle postazioni informatiche, presso tutti i Comandi territoriali, anch'esso realizzato parzialmente in quanto la convenzione CONSIP tramite la quale si intendeva procedere all'acquisizione delle apparecchiature è stata rinviata al primo trimestre del 2017.



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2016*

**Tavola 1 – Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2016**

<b>MISSIONE</b>		<b>PROGRAMMA</b>		<b>ATTIVITA'</b>
004	L'Italia in Europa e nel mondo	016	Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	Realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero
007	Ordine pubblico e sicurezza	007	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Assicurazione del controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di <i>shipsecurity</i> e <i>port facilities-security</i> e attività anticrimine e antimigrazione in concorso con le Forze di polizia; Prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli; Vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche al fine di preservarle e di tutelare i beni archeologici sommersi; Salvaguardia della fauna marina regolamentando e controllando le attività di pesca; Controllo del demanio marittimo; Concorso in soccorsi per disastri naturali; Gestione amministrativa, reclutamento e mobilitazione personale Marina Militare
013	Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	001	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Disciplina tecnica, amministrativa ed accordi internazionali in materia di veicoli e conducenti. Servizi ai cittadini ed alle imprese per i veicoli ed i conducenti. Controlli ed ispezioni. Centro elaborazione dati Motorizzazione. Portale dell'automobilista. Piani e programmi di intervento, prevenzione, informazione ed educazione per la sicurezza stradale. Infomobilità e CCISS.
		002	Autotrasporto ed intermodalità	Relazioni ed accordi internazionali anche al di fuori dell'UE nel settore del trasporto su strada e intermodale. Interporti. Normativa nazionale ed internazionale ed accordi internazionali per l'autotrasporto di persone e cose e per il trasporto combinato e l'intermodalità. Interventi finanziari per il sostegno del settore. Promozione del trasporto combinato e dell'intermodalità del trasporto di merci. Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi. Controllo e monitoraggio sulla regolarità del trasporto di persone e merci

013	<b>Diritto alla mobilità sviluppo dei sistemi di trasporto</b>	004	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale; Partecipazione ad organismi internazionali; Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi; Sviluppo del sistema aeroportuale; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo; Vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali
		005	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotata nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete ferroviaria; Contratto di servizio con Trenitalia; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario. Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse
		006	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Sviluppo della mobilità locale. Coordinamento e monitoraggio sulle funzioni delegate in materia di trasporto ferroviario locale e gestione dei servizi locali non trasferiti. Interventi per la mobilità dei pendolari e piani urbani della mobilità. Controllo e sicurezza sui sistemi di trasporto ad impianti fissi. Altre modalità di trasporto e relativo monitoraggio. Normativa di settore
		009	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unità da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attività internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalmeccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinandone il lavoro, gestendo gli uffici di collocamento della gente di mare e ponendo in essere interventi per la formazione e l'addestramento; Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Programmazione, finanziamento e sviluppo della portualità. Vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali.
		005	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica; Approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate; Finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia
14	<b>Infrastrutture pubbliche e logistica</b>	009	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici; Certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni; Supporto in materia di regolazione; Normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera; Opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilità' ciclistica

			Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche; Definizione programma di edilizia penitenziaria; interventi speciali
	010	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	Interventi finanziari Convenzione ANAS; Vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture varie della rete nazionale; Approvazione concessioni di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie; interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse
	011	Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	
17	006	Ricerca nel settore dei trasporti	Favorire la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attività in ambito internazionale; Sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull'autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaia e aereo; Incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore
19	002	Politiche abitative, urbane e territoriali	Definizione programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata; Vigilanza su cooperative edilizie; Fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni
32	002	Indirizzo politico	Programmazione e coordinamento generale dell'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore su cui ha competenza il ministero (attività di diretta collaborazione all'opera del ministro).
	003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	Valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo
	001	Fondi da ripartire	Svolgimento di attività strumentali a supporto delle Amministrazioni per garantire il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attività di informazione e di comunicazione...)
33			Risorse da assegnare in ambito PA - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2016*

*Tavola 2 – Personale civile*

<i>Qualifiche</i>	<i>Dotazione organica ex dpcm 22.1.2013 (attuativo della legge 135/2012)</i>	<i>Dotazione organica ex dpcm 11.2.2014 (attuativo di varie leggi che hanno disposto aumenti specifici d'organico)</i>	<i>Dotazione organica ex dpcm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas- I/vca nel MIT)</i>	<i>Presenti in servizio al 31 dicembre 2016</i>
<i>Dirigenti 1 fascia</i>	38	39	39	34
<i>Dirigenti 2 fascia</i>	181	195	195	173
<b><i>Totale Dirigenti</i></b>	<b>219</b>	<b>234</b>	<b>234</b>	<b>207</b>
<i>Totale 3° area</i>				2.511
<i>Totale 2° area</i>				4.353
<i>Totale 1° area</i>				570
<b><i>Totale Aree</i></b>	<b>7.525</b>	<b>7.652</b>	<b>7.760</b>	<b>7.434</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.744</b>	<b>7.886</b>	<b>7.994</b>	<b>7.641</b>



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2016*

*Tavola 2 bis -- Personale militare*

Qualifiche	Dotazione organica 2016	Presenti in servizio 2016
<b>Personale dirigente</b>		
Ufficiali Ammiragli	23	17
Capitani di Vascello	118	122
<b>Totale dirigenti</b>	<b>141</b>	<b>139</b>
<b>Personale non dirigente</b>		
Ufficiali	1.146	1.212
Sottufficiali	3.506	4.460
Graduati	6.508	3.091
Truppa (NON S.P.E.)	1.972	1.760
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>13.132</b>	<b>10.523</b>
<b>TOTALE</b>	<b>13.273</b>	<b>10.662</b>





*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2016*

*Tavola 3 bis - Personale militare*

Qualifiche	Personale in servizio		di cui a tempo determinato	
	2015	2016	2015	2016
Ufficiali Ammiragli	18	17		
Capitani di Vascello	129	122		
<b>Totale dirigenti</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Ufficiali	1.103	1.212	89	200
Sottufficiali	4.299	4.460		
Graduati	3.700	3.091		
Truppa (NON S.P.E.)	1.696	1.760	1.696	1.760
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>10.798</b>	<b>10.523</b>	<b>1.785</b>	<b>1.960</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.945</b>	<b>10.662</b>	<b>1.785</b>	<b>1.960</b>



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2016

**Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2016 correlati alle priorità politiche, missioni e programmi**

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVO STRATEGICO
1. SICUREZZA	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici 14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità 14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri
		14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Miglioramento della sicurezza pubblica e privata
			Miglioramento della qualità delle costruzioni
			Miglioramento della qualità della progettazione delle opere
		Pericolosità sismica e sicurezza delle costruzioni	
	13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale 13.2 Autotrasporto ed intermodalità 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	
		Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	
2. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	14. Infrastrutture pubbliche e logistica 19. Casa e assetto urbanistico	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Proseguimento dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche
		14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità 14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Proseguimento dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie
		14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità 19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	Proseguimento degli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana ed attuazione degli strumenti a sostegno del disagio abitativo

PRIORITA' POLITICA	MISSIONE	PROGRAMMA	OBIETTIVO STRATEGICO
3. INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	13. Diritto alla mobilità	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane
		13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche
		13.2 Autotrasporto ed intermodalità 13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo 13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	Miglioramento dei servizi di trasporto
	7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Efficientamento dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi
4. IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO	7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità
			Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità
	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.11 Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità
	32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche 13. Diritto alla mobilità	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza 13.1 - Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità



14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sntenti idrici, idraulici, elettrici	68.823	72.776	81.884	98.885	82.848	39.264	80.805	37.784	423	126	X
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazioni e in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	7.548	7.709	4.840	4.898	8.304	4.880	6.811	4.735	52	52	X
	14.10 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche caserme	3.351.271	2.498.218	1.989.001	1.880.788	2.873.285	2.324.334	2.888.167	2.109.655	1.610	1.942	X
	14.11 Sntenti stradali, autofinanziati, ferroviani ed intermodali	882.572	2.862.784	2.896.830	3.546.627	791.560	1.517.182	653.376	1.227.774	307	314	X
Totale		4.390.314	5.242.485	4.732.165	5.332.986	3.834.097	3.885.440	3.408.989	3.379.928	2.392	2.434	
17. Ricerca e Innovazione	17.6 Ricerca nel settore dei trasporti	4.152	4.150	1.805	42	4.110	3.659	4.262	3.659	-	-	X
Totale		4.152	4.150	1.805	42	4.110	3.659	4.262	3.659	-	-	
18. Casa e assetto urbanistico	18.2 Politiche abitative, urbana e territoriali	454.275	393.641	248.944	188.587	408.917	393.399	341.495	420.355	65	86	X
Totale		454.275	393.641	248.944	188.587	408.917	393.399	341.495	420.355	65	86	
32. Servizi Istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	14.289	14.270	13.145	13.106	11.973	11.986	11.918	11.917	178	170	X
	32.3 Servizi e RIFORMAZIONE affari generali per le Amministrazioni di competenza	58.593	45.170	28.357	28.898	48.828	43.350	50.832	42.737	807	548	X
Totale		72.882	59.440	41.502	40.102	61.699	55.346	62.750	54.654	786	718	
33. Fondi da ripartire	33.1 Fondi da assegnare	6.657	6.710	52.329	51.417	481	-	4.143	4.717	-	-	X
Totale		6.657	6.710	52.329	51.417	481	-	4.143	4.717	-	-	

(a) impegni in conto competenza
(a1) totale pagato
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto dell'anno 2015 e dell'anno 2016. Per il programma 7.7 sono indicati gli anni-persona del personale civile e militare.
(c) A: basso B: medio C:alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.
(d) stanziamenti definitivi di competenza.
(e) previsioni degli stanziamenti di competenza contenute nella legge 28 dicembre 2016, n. 209 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018

***ALLEGATI***



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **RAPPORTO SULL'ATTIVITA' DI ANALISI E DI REVISIONE DELLE PROCEDURE DI SPESA E DELL'ALLOCAZIONE DELLE RELATIVE RISORSE IN BILANCIO – ARTICOLO 9, COMMA 1 – QUATER DEL D.L. 185/2008**

#### **PREMESSA**

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

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti maturati in esercizi pregressi al 2017 nonché conseguenti a prestazioni rese con carattere di urgenza in assenza del perfezionamento delle procedure di impegno.

#### **1. FORMAZIONE DI DEBITI**

In via preliminare, si osserva che il bilancio del Dicastero, relativamente alla categoria dei consumi intermedi, ha registrato nel 2016 una distribuzione disomogenea delle risorse, tra i vari Centri di responsabilità nonché tra le varie missioni/programmi, che non ha permesso un ottimale allineamento dei comportamenti contabili alle effettive esigenze di spesa, tenuto conto delle norme di flessibilità disegnate dalla legge 196 del 2009 ed ampliate soltanto con la riforma introdotta dal Decreto legislativo n. 90 del 2016.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Va del pari osservato che l'incertezza sulla effettiva disponibilità delle risorse, che vengono assegnate in diversi momenti dell'esercizio finanziario su alcuni capitoli alimentati da riassegnazioni in corso d'anno e spesso a chiusura dell'esercizio finanziario, ha comportato una ripetuta necessità di rimodulazione della programmazione contabile di partenza (crono-programmi) causando ripercussioni e rallentamenti sul funzionamento degli uffici centrali e periferici, sui servizi all'utenza e sull'erogazione dei finanziamenti normativamente previsti.

Si sottolinea, infine, l'importante sottodimensionamento dei capitoli che finanziano le spese correnti delle sedi decentrate, considerata l'attuale distribuzione degli spazi e la dotazione delle risorse umane.

Si è cercato, pertanto, di focalizzare l'attenzione sulla razionalizzazione della spesa per beni e servizi con l'obiettivo di migliorare la qualità degli acquisti, la rapidità delle procedure di approvvigionamento e la riduzione dei costi, al fine di consentire al Ministero di perseguire gli obiettivi di efficacia ed efficienza legati allo svolgimento dei propri compiti istituzionali.

Assume, in tale ottica, particolare rilevanza il piano di razionalizzazione degli spazi che questa Amministrazione sta attuando in accordo con l'Agenzia del demanio.

### **1.1 Spese correnti**

A livello centrale si segnalano le seguenti posizioni debitorie.

*Missione ordine pubblico e sicurezza – Programma della sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste.*



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Quanto all'esercizio finanziario 2016, a differenza del passato, vi è da segnalare la sola posizione debitoria nei confronti della società Telecom Italia S.p.A., in quanto quella pregressa nei confronti della società Poste Italiane S.p.A. è stata, durante tale anno, sanata.

In particolare, la società Telecom Italia S.p.A. effettua servizi radioelettrici finalizzati al funzionamento del sistema GMDSS (Global Maritime Distress And Safety System) necessario per garantire la sicurezza della navigazione marittima. Tali servizi, in virtù del carattere di pubblico servizio, hanno caratteristica di obbligatorietà in attuazione della normativa internazionale (regole 4, 5, 7, 8 e 9 del capitolo IV, come sostituito dagli emendamenti del 1988, dell'allegato alla Convenzione SOLAS 1974/83, ratificata e resa esecutiva con Legge 23 maggio 1980, n. 313), ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. I fondi per affrontare le spese connesse ai citati servizi sono da rinvenirsi sul capitolo 2200/01 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tale situazione debitoria, creatasi a seguito delle riduzioni di stanziamento operate a seguito delle numerose manovre di contenimento della spesa che si sono negli anni succedute, è stata sanata fino al 31 dicembre 2012 mediante l'accesso al Fondo di cui all'articolo 1, comma 50 della Legge 23 dicembre 2005, n. 66 e, a decorrere dal 2014, tramite una congrua allocazione di risorse sul capitolo 2200/01 ed il ricorso alle risorse stanziato sul capitolo 2200/02.

Nonostante ciò, permane un debito riferito all'anno 2013 pari a 6,2 milioni di euro.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Si rappresenta che i debiti pregressi ancora presenti in riferimento all'anno 2013 nei confronti della Telecom S.p.A. sono stati originati dallo svolgimento in regime di proroga tecnica degli obbligatori servizi radiomarittimi legati alla sicurezza della navigazione ed al sistema GMDSS.

Al riguardo, si sottolinea che l'articolo 6 della legge 7 marzo 2001, n. 51, oltre a ribadire, in accordo con la normativa internazionale, l'obbligo di assicurare lo svolgimento di attività connesse alla salvaguardia della vita umana in mare, prevedeva la necessaria copertura finanziaria per l'espletamento dei menzionati servizi, ridotta nel corso degli anni a seguito delle numerose manovre correttive di contenimento della spesa.

Quanto, invece, alla situazione debitoria che si era creata nei confronti della società Poste Italiane S.p.A., si segnala che, in ragione dell'articolo 2, comma 17 della legge 23 dicembre 1996, n. 262 che ha stabilito l'abolizione della franchigia postale dal 01 Aprile 1997, questa Amministrazione deve pagare mensilmente le spese postali generate da tutti i Comandi dipendenti, pur non disponendo, sul capitolo 2106/09, di una dotazione finanziaria adeguata: per tale ragione, si era creato un debito pari di 3,63 milioni di euro. Tale debito è stato totalmente estinto nel corso del 2016 grazie ad azioni correttive di bilancio che hanno incrementato lo stanziamento del capitolo 2106/09, pari inizialmente a neanche 300 mila euro, a circa 3,9 milioni di euro.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **1.2 Spese di funzionamento**

Particolare attenzione deve essere riservata alle spese di funzionamento riguardanti tutte le sedi centrali e periferiche di questa Amministrazione, che operano attivamente attraverso i loro numerosi uffici dislocati sul territorio nazionale, che si trovano ormai da diversi anni in estrema sofferenza e la cui riorganizzazione, finalizzata ad un piano di rientro, risulta essere estremamente complessa da attuare senza correre il rischio di incidere negativamente sul servizio reso all'utenza, sia pubblica che privata. Come si evince infatti dalla tabella 2 il debito accumulato dagli uffici decentrati per spese di funzionamento ammonta ad oltre 5 milioni di euro.

Ulteriore posizione debitoria pendente concerne il capitolo 1366 pg 01 "Somma occorrente per la sistemazione di rapporti finanziari al fini e per gli effetti del comma 1 dell'articolo 6 del Trattato Lateranense".

Infatti, l'articolo 6 del Trattato tra la Santa Sede e lo Stato Italiano dell'11 febbraio 1929 prevede, tra l'altro "*...l'obbligo a carico dello Stato Italiano di provvedere a proprie spese, a mezzo degli occorrenti accordi con gli enti interessati, affinché sia assicurata alla Città del Vaticano una adeguata dotazione di acque in proprietà e sia altresì assicurato il coordinamento dei servizi pubblici alla stessa connessi*".

La legge 24 dicembre 2003, n. 350, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)" ha autorizzato, tra l'altro, la spesa di 4 milioni di euro/anno a decorrere dall'anno 2005 e con il successivo D.P.C.M. 23 aprile 2004 sono stati definiti i criteri, le modalità di



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

determinazione e l'entità delle erogazioni a favore dei soggetti creditori individuando ACEA S.p.A. quale soggetto creditore del contributo previsto.

Gli stanziamenti sul capitolo 1366 sono stati, negli anni, progressivamente ridotti passando da 4 milioni a € 2.910.242,00 nel 2017 (ulteriormente ridotti di € 119.759,00 dal D.L. 50 del 24.4.2017) e utilizzati integralmente per onorare debiti pregressi. Più precisamente:

- per € 632.916,83 quale saldo del contributo dell'anno 2014
- per € 2.157.564,17 quale contributo per l'anno 2015.

Per l'anno 2015 rimarrebbero ancora da coprire € 1.842.435,83 di spese sostenute da ACEA, ovvero la differenza fra i suddetti 4 milioni di euro (previsti dalla L. 350/2003) e quanto già erogato.

Rimangono inoltre da rimborsare ancora le spese sostenute da ACEA per tutto l'anno 2016.

Poiché con la legge di assestamento del bilancio 2017, di recente approvata, sono stati stanziati ulteriori € 3.777.738 (derivanti da somme impegnate per l'anno 2004 andate in perenzione), rimarrebbero comunque ancora da coprire per l'anno 2016 € 222.262 (pari alla differenza fra i suddetti 4 milioni di euro ed € 3.777.738 appena stanziati).

Per quanto riguarda le sole sedi periferiche, la contrazione delle risorse ad esse destinate ha comportato una drastica riduzione dei trasferimenti finanziari con conseguente accumulo di debiti di parte corrente, complessivamente ammontanti ad euro 7.285.492,26 (compresi i debiti nei confronti della tesoreria), su un totale di



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

euro 19.231.220,58 scaturiti dalla necessità di garantire la funzionalità degli uffici, nonché la gestione degli immobili nel rispetto della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel corso dell'anno 2016 è stata attuata tutta una serie di misure volte alla razionalizzazione della spesa tra le quali, *in primis*, la riconsegna all'Agenzia del Demanio di talune unità immobiliari:

- N. 3 unità immobiliari site in Catanzaro via Fontana Vecchia n. 37 (identificativo n. CZB0396);
- N. 2 unità immobiliari site in Catanzaro, via Crispi, 33 (identificativo n. CZD0024);
- Porzione del compendio Ufficio del genio Civile di Cuneo (identificativo n. CNB0016);
- N. 1 unità immobiliare ita in Torino, corso Bolzano n.44 (TOB1122)

### **1.3 Spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro**

Parimenti incompressibili sono da considerare le spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro, riferibili al personale operante sia presso le sedi centrali che periferiche dell'Amministrazione, previste dal D. Lgs 81/2008 per la cui attuazione sono necessarie maggiori risorse finanziarie rispetto a quelle correntemente iscritte sui pertinenti capitoli di spesa.

A tal proposito, si evidenzia che l'Amministrazione è fortemente penalizzata soprattutto nel sostenimento delle spese relative alla sicurezza sui luoghi di lavoro di parte capitale, considerato lo stato attuale degli immobili in dotazione e delle



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

prescrizioni da attuare previste dalla norma, della perdurante mancanza di interventi di manutenzione straordinaria, nonché della obsolescenza degli impianti tecnici a disposizione.

### **1.4 Missioni**

Per quanto riguarda le spese per missioni e sopralluoghi sia di natura amministrativa che tecnica, i pertinenti capitoli di bilancio risultano carenti di adeguata copertura finanziaria; in particolar modo, le attività di ispezione e vigilanza di competenza dei Provveditorati interregionali alle OOPP, che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica, risultano vieppiù carenti di copertura attesa l'abrogazione delle norme di cui al RD L 5 settembre 1938 n.1536 e di cui alla legge 180 dell'11 marzo 1953, avvenuta ai sensi dell'articolo 24 del D.L. n. 112/08 convertito in legge 133/08, che, pur comportando il venir meno della copertura finanziaria dei rimborsi per le suddette tipologie di spesa, non ha soppresso il compito d'istituto né tantomeno il diritto del personale ad essere rimborsato.

Infatti, la copertura finanziaria di detti rimborsi spese veniva assicurata da versamenti in conto entrate su capitoli intestati a questa Amministrazione (cap. 2378) ed al Ministero dell'Economia e delle finanze (cap. 2066) e gli importi in parola avrebbero dovuto essere riassegnati all'attuale capitolo 1240 (già 1244) dello stato di previsione della spesa di questo Ministero.

La procedura delle riassegnazioni non è stata mai fluida né automatica e, conseguentemente, il capitolo da ultimo citato è stato sempre carente dei fondi



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

sufficienti per provvedere ai rimborsi spese in favore del personale dipendente che effettua tuttora, per privati o altre Amministrazioni, sopralluoghi, accertamenti e vigilanza sulle opere dei consorzi di bonifica etc..

Comunque, non è venuto meno l'obbligo per questa Amministrazione di far effettuare i sopralluoghi in argomento dal personale dei Provveditorati chiamato a certificare gli stati di avanzamento lavori per l'esecuzione di opere a cura dei consorzi di bonifica per i quali il Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali effettua i versamenti in conto entrate sul cap. 2066 dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze a titolo di accantonamenti per spese di alta sorveglianza. Ciò premesso, considerato che il suddetto personale risulta tuttora in credito nei confronti dell'Amministrazione per anni pregressi, i suddetti accantonamenti, a titolo esemplificativo, ammontano per l'anno 2016 ad € 100.400,56 mentre i corrispondenti fabbisogni espressi dai Provveditorati, riferibili anche ad anni precedenti, ammontano ad € 135.598 .

Atteso quanto sopra, appare necessario reintrodurre la normativa in parola in un idoneo veicolo normativo, in quanto i relativi compiti non sono venuti meno, affinché possa essere conseguentemente remunerata l'attività, come sopra descritta, tuttora espletata da funzionari dei Provveditorati che vigilano sulla realizzazione e manutenzione di opere rilevanti (opere infrastrutturali dei consorzi di bonifica) evitando il maturare di ulteriori debiti a carico dell'erario, determinati dall'indisponibilità delle risorse accantonate dal Ministero delle Politiche Agricole. Inoltre, l'eventuale sospensione della suddetta attività potrebbe comportare pesanti ricadute sulla salute pubblica o sulla sicurezza del territorio (sistemazioni idraulico-forestali).



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Anche con riferimento alle missioni in **conto privato** si segnala la stessa criticità.

Infatti, il personale della Motorizzazione civile svolge, dietro richiesta dei privati, esami ai conducenti, verifiche e certificazioni sugli impianti, sui veicoli a motore e sulle officine incaricate delle revisioni periodiche, che vengono remunerati tramite versamenti in conto entrate effettuati degli stessi richiedenti.

La situazione debitoria nei confronti dei privati, a favore dei quali occorre provvedere ai rimborsi relativi alle eccedenze su versamenti da loro effettuati sul capitolo di entrata 3566, ha origine dalla mancata riassegnazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze delle somme introitate sul medesimo capitolo e non riaccreditate sul capitolo 1320 "Rimborsi ai privati per eventuali eccedenze sulle somme versate per richiesta di prove per recipienti per gas compressi esami magnetoscopici ed impianti a fune" per € 207.994,00 e sul capitolo 1321 "Rimborsi ai privati per eventuali eccedenze sulle somme versate per richiesta di esami, delle verifiche e delle certificazioni ecc." per € 480.283,00.

A causa delle limitate risorse riassegnate, è stata data priorità ai pagamenti dovuti dagli Uffici Periferici al personale per il lavoro svolto, nonché a quelli per il versamento degli oneri previdenziali per i quali era stato accumulato altro debito, oggi sanato.

Si è cercato, inoltre, di attuare una "politica di contenimento dei rimborsi" sollecitando gli uffici ad un più attento ed adeguato controllo nei versamenti da far effettuare ai privati.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **1.5 Servizi resi da Ferservizi per conto di ferrovie dello stato italiano per l'immobile di Villa Patrizi**

Il 27 dicembre 2007 l'Amministrazione stipulava con Ferservizi S.p.A. una convenzione per la durata di 9 anni che prevedeva la realizzazione di opere infrastrutturali di razionalizzazione logistica, gestione dei servizi, delle utenze e delle spese condominiali, con imputazione della spesa a carico del capitolo 1058 "spese per, acquisti di beni e servizi" allocato nel centro di responsabilità n. 1 –Gabinetto-, essendo l'immobile utilizzato prevalentemente dagli uffici governativi dell'allora Ministero dei trasporti.

Nel corso degli anni, con l'unificazione del Ministero dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture, l'assetto logistico degli uffici ubicati nella porzione dell'immobile di Villa Patrizi destinata al Ministero è stato modificato.

Il nuovo utilizzo della porzione di immobile di cui sopra ha infatti interessato centri di responsabilità diversi rispetto all'originario utilizzatore, con una conseguente differente imputazione della spesa sui capitoli di bilancio (1238 e 1611 e 1290), senza però che ci sia stato un effettivo adeguamento dello stanziamento di competenza per la copertura delle nuove spese.

Pertanto, il Ministero si è trovato impossibilitato a far fronte al pagamento delle fatture della Ferservizi S.p.A. maturando al 31.12.2016 un accumulo debitorio pari ad € 3.176.163,66.

### **1.6 Spese Legali**



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Il pagamento delle spese di giudizio (spese di natura obbligatoria) nel corso dell'anno 2016, proseguendo il *trend* degli anni precedenti, ha prodotto ulteriori situazioni debitorie nei confronti delle competenti Tesorerie dello Stato soprattutto a causa della scarsa o inesistente copertura finanziaria dei pertinenti capitoli di spesa.

La produzione di contenziosi di notevole entità si riflette negativamente anche sulla gestione dei conti correnti, ove affluiscono le entrate del Dicastero, spesso vincolati per effetto di atti di pignoramento disposti a tutela di posizioni creditorie.

### **1.6 Spese in conto capitale**

Per quanto riguarda le spese relative ad opere pubbliche, risultano pendenti debiti, fino al 2016, per un importo complessivo di euro 28.636.661,06 (compreso il ricorso al pagamento in conto sospeso) derivanti dal ricorso alla procedura della somma urgenza e dalle ingenti occorrenze che scaturiscono dalle sentenze sui contenziosi in cui il Ministero è soccombente.

Infatti, sempre con riferimento alla medesima tipologia di spesa, la principale causa di produzione di partite debitorie è rappresentata dai ridotti termini di perenzione amministrativa che ha comportato indebitamento aggiuntivo conseguente al moltiplicarsi di ricorsi ingiuntivi.

La procedura per la re-iscrizione dei residui perenti, che viene attivata solo nel momento in cui il credito diventa liquido ed esigibile (fattura, SAL, ecc.), comporta tempi molto lunghi (anche superiori a 12 mesi) non compatibili con l'esigenza degli operatori economici di vedere soddisfatto il proprio credito.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **2. MISURE E INTERVENTI ATTUATI/PROGRAMMATI PER EVITARE LA FORMAZIONE DEI DEBITI.**

#### **2.1 Piano di rientro**

Per quanto riguarda il debito accumulato con la Ferservizi S.p.A., l'Amministrazione sta mettendo in atto nel corso dell'esercizio finanziario 2017, tutte le misure possibili di flessibilità di bilancio ai sensi della legge 196 del 2009 che mirino al completo risanamento e/o riduzione dell'importo debitorio.

Nel 2016 sono state prese una serie di misure al fine di ridurre il debito di parte corrente attraverso una diversa allocazione delle risorse a favore delle sedi decentrate.

In particolare, nel corrente esercizio finanziario è stato predisposto, al fine di ridurre la situazione debitoria degli uffici decentrati, un decreto ministeriale di variazione compensativa pari ad euro 500.000,00 in termini di competenza e cassa in favore del capitolo 1208 con prelevamento dal Fondo consumi intermedi, con la precisa indicazione dell'utilizzo delle nuove risorse per ridurre il debito accumulato sino al 31.12.2016.

In occasione delle proposte di previsione di bilancio per il triennio 2017-2019 è stato inoltre richiesto, con variazione compensativa, lo stanziamento di un ulteriore milione a favore dei Provveditorati.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Nel corso dell'anno 2016 è stato elaborato un Piano di Razionalizzazione logistica, da attuarsi entro il 2020, che prevede le azioni di seguito elencate:

### **1) PROPOSTA PER LE SEDI CENTRALI (Uso Governativo)**

Rilascio graduale del complesso di viale dell'Arte, esclusi gli spazi occupati dal CGCCP, e collocazione del personale nelle sedi di via Nomentana e via Caraci.

### **2) PROPOSTA PER LE SEDI DI PROVVEDITORATI**

#### a) PROVVEDITORATO PIEMONTE, VALLE D'AOSTA E LIGURIA

##### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Immobile sede di Cuneo: riduzione di 216 MQ;
- Immobile sede di Torino: compattamento per accogliere l'Ufficio territoriale della DG Vigilanza Concessioni Autostradali;

##### **Riduzione costi per locazioni passive**

- Immobile sede di Torino: chiusura dell'Ufficio Dighe e spostamento del personale presso la sede del Provveditorato.

#### b) PROVVEDITORATO CAMPANIA, BASILICATA, PUGLIA E MOLISE

##### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Rilascio immobile di Lungomare Nazario Sauro (Bari) per un totale di 3.067 MQ e trasferimento presso l'immobile sito in Corso de Tullio (immobile demaniale già in uso).



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### c) PROVVEDITORATO TOSCANA, MARCHE, UMBRIA

#### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Rilascio immobile sito in Siena per un totale di 257 MQ e trasferimento presso la sede di Arezzo;
- Rilascio immobile sito in Livorno per un totale di 1.200 MQ e trasferimento del personale a Lucca e Pisa;
- Riduzione spazi nell'immobile di Firenze con cessione del PT ed alcuni spazi alloggio;
- Rilascio immobile sito in Terni per un totale di 160 MQ e trasferimento del personale in altro sito demaniale di minori dimensioni;
- Riduzione spazi nell'immobile di Perugia con cessione di 2 foresterie.

### d) PROVVEDITORATO LOMBARDIA, EMILIA ROMAGNA

#### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Nell'immobile di Bologna verrà ospitato l'Ufficio territoriale SVCA e verranno ceduti spazi per 1.076 MQ;
- Riduzione spazi sede di Modena (MQ 49,2);
- Riduzione spazi sede di Reggio Emilia (MQ 45);
- Riduzione spazi sede di Parma (MQ 20);
- Riduzione spazi sede di Ferrara (MQ 50);
- Riduzione spazi sede di Ravenna (MQ 55);
- Riduzione spazi sede Forlì (MQ 161);

### e) PROVVEDITORATO VENETO, TRENINO ALTO ADIGE, FRIULI VENEZIA GIULIA



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Riduzione spazi sede di Udine.

### f) PROVVEDITORATO LAZIO, ABRUZZO, SARDEGNA

#### **Riduzione costi per locazioni passive**

- Rilascio dell'immobile in Cagliari, sede dell'Ufficio Dighe e trasferimento del personale (n. 7 dipendenti) presso il Provveditorato;
- Riduzione spazi sede di Sassari;

#### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Rilascio dell'immobile di via Monzambano – sede del Provveditorato per le OO.PP. Lazio – per un totale di 11.550,00 MQ e collocazione del personale nella sede di via Nomentana.

### **3) PROPOSTA PER LE SEDI DGT**

#### a) DIREZIONE GENERALE NORD OVEST

##### **Riduzione costi per locazioni passive**

- Trasferimento dell'UMC di La Spezia presso un Uso Governativo.

#### b) DIREZIONE GENERALE NORD EST

##### **Riduzione spazi in uso governativo**

- Riduzione spazi sede di Treviso.

##### **Riduzione costi per locazioni passive**

- Individuazione di una locazione passiva meno onerosa per l'ufficio di Padova.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### c) DIREZIONE GENERALE CENTRO

#### **Riduzione costi per locazioni passive**

- Chiusura dell'UMC di Asciano (SI) e trasferimento dei 3 dipendenti presso l'UMC di Siena
- E' in corso di valutazione da parte dell'Agenzia del Demanio una soluzione alternativa che prevede la messa a disposizione di un immobile in uso governativo a Pisa. Ciò consentirebbe la chiusura di un contratto di locazione passiva a Pisa ed il mantenimento dell'UMC di Asciano (SI).

### d) DIREZIONE GENERALE SUD

#### **Riduzione costi per locazioni passive**

- Rilascio dell'immobile sede dell'Ufficio Ispettivo SVCA a Catania e collocazione del personale nella sede ex CPA di Catania.

Le iniziative di cui sopra consentono di conseguire una riduzione degli spazi Uso Governativo pari al 16% ed una riduzione delle locazioni passive pari al 28%.

Per ciò che concerne l'attuazione del Piano nelle sedi di Roma nel corso del 2016 sono state effettuate le seguenti azioni:

- Accorpamento delle strutture ubicate attualmente presso l'immobile di via Caraci per rendere disponibili nuovi spazi in cui sono state collocate le seguenti Strutture:
  - D.G. per gli aeroporti ed il trasporto aereo;
  - D.G. del personale e degli affari generali.



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- Accorpamento delle strutture ubicate attualmente presso il compendio di via Nomentana/Policlinico per rendere disponibili nuovi spazi in cui sono state collocate le seguenti Strutture:
  - D.G. per le investigazioni ferroviarie e marittime;
  - D.G. del personale e degli affari generali.
- Accorpamento delle strutture ubicate attualmente presso il compendio di viale dell'Arte per rendere disponibili nuovi spazi da rilasciare all'Agenzia del Demanio per un totale di 8.000 mq
- E' stato messa a disposizione dell'Agenzia del Demanio una porzione del compendio sito in Lungotevere Thaon de Revel in Roma.

  
Graziano Delrio



Tavola 1 Riepilogo della situazione debitoria dell'Amministrazione (valori in euro)

Categoria economica	Situazione debitoria al 31 dicembre 2016	Smaltimento debiti
ctg 2	19.231.220,58	
ctg 12	7.089.311,53	
ctg 21	25.756.649,72	
ctg 22	745.214,73	
ctg 23	280.672,89	
ctg 26	1.927.653,22	
<b>Totale</b>	<b>55.030.722,67</b>	<b>0,00</b>

Tavola 2 Situazione debitoria (valori in euro)

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (anno di riferimento)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamiento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2	3	32	3	1185	1	Spese per accertamenti sanitari	€ 13.186,87	2016				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 394,32	2010				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 249,54	2012				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 188.182,63	2013				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 945.602,92	2014				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 812.553,20	2015				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 1.216.938,52	2016				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 4.225,31	2001-2011				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 583,12	2011				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 488,49	2006				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 64.941,11	2013				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 102.047,09	2014				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 170.652,96	2015				
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 124.796,54	2016				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 5.142,15	2016				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 76,14	2010				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 1.775,64	2011				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 5.020,98	2013				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 890,09	2014				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 153,60	2015				
2	2	14	10	1208	2	missioni	€ 2.096,18	2015/2016				
2	2	14	10	1208	3	indennità di missione	€ 944,93	2016				
2	2	14	10	1208	6	sorveglianza sanitaria	€ 935,94	2016				
2	2	14	10	1208	15	manutenzione impianti	€ 12.285,40	2016				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 373.608,59	2015				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 342.414,45	2014				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 137.568,83	2013				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 297.097,80	2012				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 110.066,75	2011				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 41.992,87	2010				
2	2	14	10	1208	16	canoni	€ 5.710,83	2009				
2	2	14	10	1208	17	acquisto cancelleria	€ 3.142,92	2013				
2	2	14	10	1208	17	acquisto cancelleria	€ 8.414,94	2016				
2	2	14	10	1208	17	acquisto cancelleria	€ 773,47	2014				
2	2	14	10	1208	17	acquisto cancelleria	€ 27,45	2015				

Tavola 2 bis Situazione debitoria nei confronti della tesoreria (valori in euro)

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 21.733,17	2016				Sentenza n. 1178/11emessa dalla Corte d'Appello di Bari seconda Sezione Civile. Causa Di Lecce Antonio c/Proveditorato alle Opere Pubbliche - Tesoreria Bari
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 167.484,67					Decreto ingiuntivo n. 17/2013 R.G. Impresa Italtelco srl Chieti Costruzioni srl/ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Banca IFS S.p.A. quale cessionaria dell'A.T.I. Italtelco srl - Chieti Costruzioni srl. Tesoreria Bari
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 898,86	2011				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 3.643,21	2014				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 67.895,44	2015				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 451.358,56	2012/2016				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 314.791,94	2012/2013				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 84.877,09	2013/2014				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 53.154,41	2013				richiesti fondi 2017
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 244.210,48	2013/2015				SENTENZA 22/10/2012 N. 3476
2	2	14	10	1208	1	spese per uffici decentrati	€ 219.221,51	2012/2015				SENTENZA 09/07/2014 N. 211
2	2	14	10	1209	1	spese per uffici decentrati	€ 13.895,76	2012/2016				SENTENZA TSAP 139/2013
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 4.087,33	2007				SENTENZA TSAP 144/2013
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 79.705,91	2010				SENTENZA TSAP 143/2013
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 28.387,82	2011				SENTENZA TSAP 142/2013
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 13.260,07	2012				SENT TRB 15-01-14 000002
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 67,83	2013				SENT TRB 10-04-14 000013
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 6.110,65	2014				SENT TRB 25-02-14 000004
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 14.990,03	2015				SENT TRB 15-02-14 000003
2	3	32	3	1238	1	spese di acquisto beni e servizi	€ 209.609,00	2005				SENT TRB 10-04-14 000012
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 19.333,48	2008				SENT TRB 10-04-14 000010
2	3	32	3	1238	1	spese per uffici decentrati	€ 34.287,99	2016				SENT TRB 10-04-14 000011
2	3	13	9	1380		manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria	€ 14.064,74	2009				SENT TRB 25-07-14 000017
2	3	13	9	1380		manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria	€ 147.083,62	2010				SENT TRB 11-03-14 000007
2	3	13	9	1380		manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti di I e II categoria	€ 809,79	2016				SENT TRB 25-07-14 000015
2	2	14	10	1783	1	manutenzione degli edifici pubblici statali e degli edifici privati destinati a sedi di uffici pubblici statali	€ 45.194,20	2009				SENT TRB 16-10-14 000024
						<b>TOTALE SITUAZIONE DEBITORIA CTG 2</b>	<b>€ 2.260.157,56</b>					
12	3	13	1	1158	1	spese per liti	€ 1.068.944,08	2015/2016				SENT TRB 26-09-14 000022 Mobilificio Amante
12	3	13	1	1231	1	spese per liti	€ 48.183,56	2016				SENT TRB 05-09-14 000019 - NLT - pag al Procuratore
12	3	32	3	1263	1	spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale	€ 7.509,21	2010				SENT TRB 05-09-14 000019-NLT- quota Equitalia-fasc. 8-2016-49583 rif 219

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
12	3	32	3	1263	1	spese per liti, arbitraggi, rimborsamenti ed accessori. Rimborsamento delle spese di patrocinio legale	€ 2.957,55	2004				SENT TRB 05-09-14 000020 - ISTITUTO DIVINO AMORE
12	2	14	11	1619	1	spese per liti	€ 15.692,76	2016				SENT TRB 24-02-14 000005-QUOTA PARTE WORKING IMAGE IN PROCEDURA FALLIMENTARE
12	3	13	4	1623	1	spese per liti	€ 75.002,68	2016				SENT TRB 24-02-14 000005-QUOTA PARTE CAROSI
12	2	19	2	1629	1	spese per liti	€ 59.537,46	2016				SENT TRB 24-02-14 000005-QUOTA PARTE ALESSANDRINI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 515.565,73	2016				SENT TRB 24-02-14 000005-QUOTA BENEFICIARIO CON PROCURA
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 112.088,09	2016				SENT TRB 24-02-14 000025-Di Berardino pelletterie snc
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 305.380,52	2014				SENT TRB 06-10-14 000023
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 363.690,56	2014				SENT TRB 19-09-14 000021
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 732.887,46	2014				SENT TRB 17-12-14 000027 PARROCCHIA CRISTO RE -RAPP PIO COSTANZO
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 257.934,19	2014				SENT TRB 22-11-14 000026 - ALOISI- PROCURA
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 89.259,05	2016				SENT TRB 22-11-14 000026 - ALOISI - QUOTA EQUITATIVA - FAS - 8-2016-95521-240
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 42.579,45	2016				SENT TRB 18 000000 PORTELLI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 105.165,99	2016				SENT TRB 23-05-15 000008 MARCONI MARIA GIULIA
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 77.131,98	2016				SENT TRB 23-05-15 000009 CESSANARIO CESARINI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 24.554,54	2016				SENT TRB 23-05-15 000009 REA PIETRO AL NETTO DELLA CESSIONE CON PROCURA AVV ALESSANDRINI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 18.751,11	2016				SENT TRB 23-05-16 000009 ERRICHELLO PROCURATRICE AVV ALESSANDRINI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 113.291,60	2016				SENT TRB 23-05-16 000009 REA ROSARIA PROCURATRICE AVV ALESSANDRINI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 28.303,88	2016				SENT TRB 23-06-15 000009 REA MARIA CONCETTA PROCURATRICE AVV ALESSANDRINI
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 241.145,63	2016				Decreto Ingiuntivo n. 15/29 del 9/12/2012 del Tribunale di Perugia a favore dell'Arch. Stefano Cecere
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 33.248,03	2016				Atto di precetto impresa Pizzarotti per pagamento IVA del 20/10/2016 su lodo arbitrale n. 18/07
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 111.741,80	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 156.963,53	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 89.320,23	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 17.072,21	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 126.827,23	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 60.000,00	2016				D.L. N. 1649 DEL 5/3/2015

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 19.000,00	2016				D.I. N. 1646 DEL 5/3/2015
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 20.000,00	2016				D.I. N. 1646 DEL 5/3/2015 - D.I. N. 1649 DEL 5/3/2015
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 5.971,29	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 199.590,03	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 145.728,41	2016				Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 106.415,64	2016				Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 182.561,95	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 442.911,81	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 137.409,76	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 205.528,38	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 55.479,76	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 26.000,00	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 177.823,28	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 101.911,65	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 101.911,65	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO-Provvedimento giurisdizionale
12	2	14	10	1640	1	spese per liti	€ 101.911,65	2016				DEBITI DA CONTENZIOSO - SOP n. 6664 del 07/12/2010
12	3	13	9	1658	1	spese per liti	€ 158.426,16	2015/2016				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 1082 del 25/02/2004
<b>TOTALE SITUAZIONE DEBITORIA CTG 12</b>							<b>€ 7.089.311,53</b>					
21	3	32	3	7121	1	spese per lo sviluppo del sistema informativo	€ 5.694,00	2007				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 5299 del 10/11/2009
21	3	32	3	7121	1	spese per lo sviluppo del sistema informativo	€ 8.786,79	2009				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 2565 del 30/06/2005
21	2	14	10	7170		contributo per le esigenze infrastrutturali delle capitanerie di porto	€ 453.253,02	2014				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 5018 del 12/12/2008
21	2	14	10	7170		contributo per le esigenze infrastrutturali delle capitanerie di porto	€ 704.192,19	2014				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 2361 del 26/05/2009 E SOP n. 6361 del 21/12/2009
21	2	14	10	7197		ricquilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e recupero dei beni di interesse pubblico in fregio all'ambito lagunare	€ 173.161,05	2012				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 6555 del 09/12/2010
21	2	14	10	7197		ricquilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e recupero dei beni di interesse pubblico in fregio all'ambito lagunare	€ 8.966,72	2013				DEBITO DA CONTENZIOSO SOP n. 1054 del 06/03/2012
21	2	14	10	7197		ricquilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e recupero dei beni di interesse pubblico in fregio all'ambito lagunare	€ 20.139,75	2014				DEBITO DA CONTENZIOSO
21	2	14	10	7197		ricquilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e recupero dei beni di interesse pubblico in fregio all'ambito lagunare	€ 108.224,26	2015				DEBITO DA CONTENZIOSO - SOP n. 35461 del 18/12/2013
21	2	14	10	7197		ricquilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e recupero dei beni di interesse pubblico in fregio all'ambito lagunare	€ 24.226,68	2016				TESORERIA VENEZIA
21	3	32	3	7227		spese per l'acquisto di beni mobili	€ 194,21	2015				

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
21	3	32	3	7227		spese per l'acquisto di beni mobili	€ 24.482,00	2012				
21	3	13	9	7261		manutenzione straordinaria di opere marittime relative ai porti di competenza statale di seconda categoria	€ 16.213,74	2014				
21	3	13	9	7261		manutenzione straordinaria di opere marittime relative ai porti di competenza statale di seconda categoria	€ 71.721,14	2015				
21	3	13	9	7261		manutenzione straordinaria di opere marittime relative ai porti di competenza statale di seconda categoria	€ 6.958,80	2016				
21	3	13	9	7261		manutenzione straordinaria di opere marittime relative ai porti di competenza statale di seconda categoria	€ 10.027,00	2014				
21	2	14	10	7341		Costruz., sistemaz., manutenzione e completam. Di edifici statali altri immobili demaniali, edifici privati sedi di uffici pubblici	€ 66.784,88	2014				
21	2	14	10	7341		Costruz., sistemaz., manutenzione e completam. Di edifici statali altri immobili demaniali, edifici privati sedi di uffici pubblici	€ 566.340,27	2013				
21	2	14	10	7341	85	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 250,53	2013				
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 33.728,51	2009				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 4.758,90	2010				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 67.824,22	2014				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 51.958,00	2015				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 27.934,13	2015				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 4.484,90	2015				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 852.630,74	2016				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 23.354,45	n.d.				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 281.817,44	2005				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 757.865,90	2008				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 133.986,60	2009				TESORERIA DI VENEZIA

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 6.358,02	2010				
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 364.710,41	2012				
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 3.433,94	2011				
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 33.664,64	2015				
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 383.875,56	2016				
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 27.361,20	2016				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 7.247,66	2013				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 7.420,88	2014				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 2.471,85	2015				TESORERIE DI TRIESTE E VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 580,96	2009				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 63.052,34	2010				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 416.196,88	2012				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 1.014.289,85	2013				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 1.342,00	2013				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 451.273,99	2014				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 6.975,00	2014				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 3.910.174,96	2015				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7341	1	spese per la costruzione sistemazione completamento edifici pubblici	€ 1.155.943,06	2016				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7344	1	interventi di ristrutturazione ed adeguamenti delle strutture pubbliche per l'eliminazione delle barriere architettoniche	€ 20.900,00	2010				TESORERIA DI TRIESTE
21	2	14	10	7345		spese, comprese quelle inerenti la progettazione, per l'attuazione di un programma straordinario di interventi	€ 3.512,46	2016				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7346	1	spese per la costruzione e l'acquisizione di aree per il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco	€ 13.849,00	2008				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7346	1	spese per la costruzione e l'acquisizione di aree per il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco	€ 68.941,31	2014				TESORERIA DI VENEZIA

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
21	2	14	10	7346	1	spese per la costruzione e l'acquisizione di aree per il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco	€ 303.106,47	2015				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7348	1	spese per interventi di adeguamento degli edifici demaniali, o in uso alle amministrazioni dello Stato alle norme, per la sicurezza degli impianti elettrici	€ 5.416,13	2009				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7348	1	spese per interventi di adeguamento degli edifici demaniali, o in uso alle amministrazioni statali, alle norme per la sicurezza degli impianti elettrici	€ 5.650,70	2015				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	19	2	7371	1	spese per apparecchiature non informatiche di mobilio e di dotazioni librarie	€ 31.530,27	2016				
21	2	14	10	7394	1	spese per interventi di edilizia demaniale, da effettuare nelle zone della campania, della basilicata e della puglia	€ 131.966,09	2009				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 81.859,16	1997				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 54.072,43	2009				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 190.488,82	2010				TESORERIA DI VENEZIA
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 46.551,38	2012				
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 830,10	2013				
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 179.159,26	2016				
21	2	14	10	7395	1	spese per interventi su edifici di culto, adibiti a fini di culto o appartamenti alle comunità religiose	€ 8.254,17	n.d.				nel programma annuale 2016/7340 sono stati previsti € 501.059,00 per ripianamento di sop e nel programma annuale 2017/7340 sono stati previsti € 3.601.564,50
21	2	14	10	7470	1	assegnazione di risorse a favore della ricostruzione e funzionalità degli edifici dei servizi pubblici	€ 1.689.347,33	2014				
21	2	14	10	7472	1	spesa per l'avvio di un programma straordinario di edilizia penitenziaria	€ 39.675,44	2009				
21	2	14	10	7472	1	spesa per l'avvio di un programma straordinario di edilizia penitenziaria	€ 1.797.305,95	2014				
21	2	14	10	7472	1	spesa per l'avvio di un programma straordinario di edilizia penitenziaria	€ 222.172,00	2015				
21	2	14	10	7472	1	spesa per l'avvio di un programma straordinario di edilizia penitenziaria	€ 17.806,44	2016				
21	2	14	10	7473		spese per la costruzione, il completamento, l'adattamento e la permuta degli edifici	€ 11.681,66	2016				
21	2	14	10	7473		spese per la costruzione, il completamento, l'adattamento e la permuta degli edifici	€ 361.921,44	2008				
21	2	14	10	7473		spese per la costruzione, il completamento, l'adattamento e la permuta degli edifici	€ 342.480,19	2009				

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
21	2	14	10	7473		spese per la costruzione, il completamento, l'adattamento e la permuta degli edifici	€ 557.941,45	2016				
21	2	14	10	7473	1	spese per la costruzione e completamento opere di edilizia penitenziaria	€ 459.411,32	2004				
21	2	14	10	7473	1	spese per la costruzione e completamento opere di edilizia penitenziaria	€ 487.759,48	2004				
21	2	14	10	7473	1	spese per la costruzione e completamento opere di edilizia penitenziaria	€ 431.126,70	2004				
21	2	14	10	7473	1	spese per la costruzione e completamento opere di edilizia penitenziaria	€ 24.277,70	2008				
21	2	14	10	7544	2	somme da erogare per l'effettuazione delle spese per la gestione separata e dei progetti speciali	€ 764.392,83	2008				
21	2	14	10	7544	2	somme da erogare per l'effettuazione delle spese per la gestione separata e dei progetti speciali	€ 504.186,43	2013				
21	2	14	10	7641		spese per gli immobili che interessano il patrimonio storico-artistico delle regioni o di altri soggetti	€ 44.978,26	2013				
21	2	14	10	7340	1	spese per immobili demaniali o privati in uso alla Presidenza della Repubblica, al Parlamento, alla Presidenza	€ 305.208,77	2016				
21	2	14	10	7340		spese per immobili demaniali o privati in uso alla Presidenza della Repubblica, al Parlamento, alla Presidenza	€ 3.614.564,98	2012				
21	2	14	10	7527	1	spese per necessità urgenti in caso di pubbliche calamità per opere di competenza non regionale	€ 4.722,00	2008				
21	2	14	10	7341/7344		spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione, e completamento di edifici pubblici statali	€ 31.888,88	2005				
						<b>TOTALE SITUAZIONE DEBITORIA CTG 21</b>	<b>€ 25.225.271,02</b>					
22	2	14	10	7401		contributi triennali a favore delle province e dei comuni della sicilia e della calabria	€ 353.485,03	2012				
22	2	14	10	7401		contributi triennali a favore delle province e dei comuni della sicilia e della calabria	€ 36.780,15	2013				
22	2	14	10	7401		contributi triennali a favore delle province e dei comuni della sicilia e della calabria	€ 45.343,19	2014				
22	2	14	10	7401		contributi triennali a favore delle province e dei comuni della sicilia e della calabria	€ 101.359,46	2015				
22	2	14	10	7658		fondo per l'attuazione del piano degli interventi concernenti la città di Roma e le altre località della provincia	€ 39.675,44	2009				
22	2	14	10	7658		fondo per l'attuazione del piano degli interventi concernenti la città di Roma e le altre località della provincia	€ 103.502,49	2010				
22	2	14	10	7658		fondo per l'attuazione del piano degli interventi concernenti la città di Roma e le altre località della provincia	€ 19.401,73	2012				

Categoria Economica	CDR	Codice Missione	Codice programma	Capitolo	PG	Denominazione PG	Situazione debitoria al 31 dicembre (2016)	Esercizio di formazione	Smaltimento debiti anno di riferimento	stanziamento definitivo	Impegnato a rendiconto	Note
22	2	14	10	7658		<p> fondo per l'attuazione del piano degli interventi concernenti la città di Roma e le altre località della provincia  fondo per l'attuazione del piano degli interventi concernenti la città di Roma e le altre località della provincia </p>	<p> € 24.513,16  € 21.154,08  <b>€ 745.214,73</b> </p>	<p> 2014  2016  2009  2012  2013  2014  2015  2010 </p>				
<b>TOTALE SITUAZIONE DEBITORIA CTG 22</b>								<b>280.672,89</b>				
23	2	14	10	7200		spese per la realizzazione del sistema MOSE	€ 52.065,67	2009				
23	2	14	10	7200		spese per la realizzazione del sistema MOSE	€ 82.726,43	2012				
23	2	14	10	7200		spese per la realizzazione del sistema MOSE	€ 9.601,42	2013				
23	2	14	10	7200		spese per la realizzazione del sistema MOSE	€ 64.644,49	2014				
23	2	14	10	7200		spese per la realizzazione del sistema MOSE	€ 69.278,08	2015				
23	2	14	10	7200		spese per la realizzazione del sistema MOSE	€ 2.356,80	2010				
<b>TOTALE SITUAZIONE DEBITORIA CTG 23</b>								<b>280.672,89</b>				
26	2	14	10	7530		<p> somme da assegnare per fronteggiare l'emergenza causata dagli eventi alluvionali che hanno colpito i comuni </p>	€ 43.759,10	2013				
26	2	14	10	7886	91	<p> somme occorrenti per il pagamento dei residui passivi perenti di spesa in conto capitale </p>	€ 1.839.773,60	2016				
26	2	14	10	7886		<p> somme occorrenti per il pagamento dei residui passivi perenti di spesa in conto capitale </p>	€ 23.028,15	2015				
26	2	14	10	7886		<p> somme occorrenti per il pagamento dei residui passivi perenti di spesa in conto capitale </p>	€ 21.092,37	2016				
<b>TOTALE SITUAZIONE DEBITORIA CTG 26</b>								<b>1.927.653,22</b>				







\*171640024270\*