



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, di attuazione della legge 4 marzo 2009, n. 15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni, come modificato, da ultimo, dal decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 74;

VISTO, in particolare, l'articolo 4 del predetto decreto legislativo, in base al quale le amministrazioni pubbliche sviluppano, in coerenza con i contenuti della programmazione finanziaria e del bilancio, il "ciclo di gestione della *performance*";

VISTO l'articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto legislativo medesimo, in base al quale *"le amministrazioni pubbliche, redigono e pubblicano sul sito istituzionale ogni anno, entro il 31 gennaio, il Piano della performance, documento programmatico triennale, che è definito dall'organo di indirizzo politico-amministrativo in collaborazione con i vertici dell'amministrazione e secondo gli indirizzi impartiti dal Dipartimento della funzione pubblica e che individua gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi di cui all'articolo 5, comma 01, lettera b), e definisce, con riferimento agli obiettivi finali ed intermedi ed alle risorse, gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance dell'amministrazione, nonché gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale ed i relativi indicatori"*;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2016, n. 105, recante il *"Regolamento di disciplina delle funzioni del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri in materia di misurazione e valutazione della performance delle pubbliche amministrazioni"*;

VISTO, in particolare, l'articolo 3 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 105 del 2016, in base al quale il Dipartimento della funzione pubblica assicura le funzioni di promozione e coordinamento delle attività di valutazione e misurazione della *performance* delle amministrazioni pubbliche, *"anche attraverso l'individuazione delle caratteristiche e dei contenuti dei documenti di cui all'articolo 10 del decreto legislativo n. 150 del 2009"*, tra i quali il Piano della *performance*;



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;

VISTO, in particolare, l'articolo 263, comma 4-bis, del citato decreto legge n. 34 del 2020, che, modificando l'articolo 14 della legge 7 agosto 2015, n. 124, ha previsto che “*Entro il 31 gennaio di ciascun anno, le amministrazioni pubbliche redigono, sentite le organizzazioni sindacali, il Piano organizzativo del lavoro agile (POLA), quale sezione del documento di cui all'articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150.*”

VISTA la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante il “*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023*”;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, registrato alla Corte dei conti il 20 ottobre 2010, Registro 9, Foglio 335, con il quale è stato adottato, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, il Sistema di misurazione e valutazione della *performance* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, con il quale è stato emanato il Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, n. 346, registrato alla Corte dei conti il 12 settembre 2014, registro 1, foglio 3502, di rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale, nell'ambito degli Uffici dirigenziali di livello generale della struttura organizzativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al regolamento emanato con il richiamato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 72 del 2014;

VISTO l'atto di indirizzo ministeriale 11 giugno 2020, n. 243, con il quale sono state individuate le priorità politiche da realizzarsi nell'anno 2021;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 7 agosto 2020, registrato alla Corte dei conti il 7 settembre 2020, n. 3274, che, previo parere emesso dall'Organismo



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

indipendente di valutazione con nota 19 giugno 2020, n. 25421, ai sensi dell'articolo 7 del citato decreto n. 150 del 2009, ha aggiornato il Sistema di misurazione e valutazione della *performance*;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020 con il quale è stato emanato il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2021, emanata con decreto ministeriale 13 gennaio 2021, n.13, con la quale sono stati assegnati ai titolari dei centri di responsabilità amministrativa del Ministero gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi, nonché le risorse finanziarie, umane e strumentali per la realizzazione delle priorità dell'indirizzo politico di Governo nelle materie di competenza del Ministero;

VISTE le “*Linee guida per il Piano della performance – Ministeri*” adottate dal Dipartimento della funzione pubblica il 16 giugno 2017;

VISTE le “*Linee guida sul piano organizzativo del lavoro agile (Pola) e indicatori di performance*”, emanate dal Dipartimento della funzione pubblica il 9 dicembre 2020;

VISTE le schede degli obiettivi delle strutture organizzative per l'anno 2021, di cui al richiamato “Sistema di misurazione e valutazione della *performance*”, trasmesse dai centri di responsabilità amministrativa,

D E C R E T A

Articolo 1

1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 10 e 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, e successive modificazioni, è adottato l'allegato Piano della *performance* 2021-2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Piano individua gli obiettivi specifici triennali ed i corrispondenti obiettivi annuali, definisce gli indicatori per la misurazione e la valutazione della *performance* organizzativa dell'Amministrazione e contiene gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale ed i relativi indicatori, con riferimento agli Uffici in cui si articola la struttura centrale e periferica del Ministero.

Paola De Micheli
Firmato digitalmente da
Paola De Micheli

O = Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



*Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti*

PIANO DELLA PERFORMANCE

PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2021-2023

GENNAIO 2021

INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	4
A) <i>Servizi diretti</i>	5
B) <i>Servizi indiretti</i>	6
C) <i>Funzioni di regolazione</i>	6
D) <i>Trasferimenti</i>	6
E) <i>Amministrazione generale</i>	7
2.1 Organizzazione	8
2.2 Personale	14
A) <i>Personale interno</i>	14
B) <i>Consulenti e collaboratori esterni</i>	18
2.3 Bilancio	18
3. PIANIFICAZIONE TRIENNALE	22
3.1 <i>Quadro di riferimento</i>	22
3.1.1 <i>Interventi finanziari</i>	22
3.1.2 <i>Valore Pubblico</i>	23
3.1.3 <i>Gli indicatori di benessere equo e di sviluppo sostenibile</i>	24
3.2 <i>Obiettivi specifici del triennio</i>	25
3.2.1 <i>Dighe, reti e risorse idriche</i>	25
3.2.2 <i>Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accessibilità ai territori</i>	30
3.2.3 <i>Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana</i>	36
3.2.4 <i>Sicurezza nelle varie modalità di trasporto</i>	42
3.2.5 <i>Trasporto pubblico locale</i>	45
3.2.6 <i>Riqualificazione dei collegamenti ferroviari</i>	49
3.2.7 <i>Accessibilità degli scali portuali</i>	51
3.2.8 <i>Salvaguardia della vita in mare e sicurezza della navigazione</i>	53
3.2.9 <i>Vigilanza litorale marittimo</i>	55
4. PIANIFICAZIONE ANNUALE	57
4.1 <i>Obiettivi annuali “Dighe e reti idriche”</i>	58
4.2 <i>Obiettivi annuali “Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accesso ai territori”</i>	63
4.3 <i>Obiettivi annuali “Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana”</i>	71
4.4 <i>Obiettivi annuali “Sicurezza nelle varie modalità di trasporto”</i>	80
4.5 <i>Obiettivi annuali “Trasporto pubblico locale”</i>	86
4.6 <i>Obiettivi annuali “Riqualificazione dei collegamenti ferroviari”</i>	91
4.8 <i>Obiettivi annuali “Salvaguardia della vita in mare”</i>	100
4.9 <i>Obiettivi annuali “Vigilanza litorale marittimo”</i>	105
5. DALLA PERFORMANCE ORGANIZZATIVA ALLA PERFORMANCE INDIVIDUALE	107
6. RIEPILOGO OBIETTIVI SPECIFICI ED ANNUALI	108
Allegato 1: Obiettivi uffici dirigenziali di livello non generale	
Allegato 2: Servizi all'utenza	
Allegato 3: Piano organizzativo del lavoro agile - POLA	

1. INTRODUZIONE

Il Piano della *performance*, ai sensi degli articoli 10, comma 1, lettera a), e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, come modificato dal decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 74, di seguito “decreto”, è definito in collaborazione con i vertici dell’Amministrazione e tiene conto, delle “*Linee guida per il Piano della performance*”, adottate dal Dipartimento della funzione pubblica il 16 giugno 2017.

Esso ha lo scopo di assicurare la qualità, la comprensibilità e l’attendibilità dei documenti di rappresentazione della *performance* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Piano della *performance*, ai sensi dell’articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto:

- è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi entro il 31 gennaio di ogni anno;
- è adottato in stretta coerenza con i contenuti e il ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio;
- dà compimento alla fase programmatoria del *Ciclo di gestione della performance* di cui all’articolo 4 del decreto.

Esso individua, su base triennale, gli obiettivi specifici, di cui all’articolo 5, comma 01, lettera b) del decreto, e definisce gli indicatori per la misurazione e la valutazione della *performance* organizzativa dell’Amministrazione.

Il Piano individua altresì, per l’anno 2021, gli obiettivi annuali quali traguardi intermedi da raggiungere al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi triennali cui si riferiscono.

I predetti obiettivi specifici ed i corrispondenti obiettivi annuali costituiscono parte degli obiettivi strategici e dei correlati obiettivi operativi conferiti ai titolari dei centri di responsabilità amministrativa con la direttiva generale per l’attività amministrativa – anno 2021, emanata con decreto ministeriale 13 gennaio 2021, n. 13, pubblicata sul portale istituzionale dell’Amministrazione al seguente link:

<https://www.mit.gov.it/normativa/direttiva-ministeriale-numero-13-del-13012021>

Nell’Allegato 1 al Piano sono contenuti gli obiettivi degli Uffici dirigenziali di livello non generale della precedente struttura organizzativa, disciplinata dal D.M. 4 agosto 2014, n. 346, in attesa dell’adozione del decreto ministeriale di attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del Ministero.

2. PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è sorto per effetto dell'accorpamento tra il soppresso Ministero dei lavori pubblici ed il soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione ed è stato riorganizzato, da ultimo, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020.

Il Ministero esercita le seguenti funzioni, previste dall'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni:

- programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche ed acquedottistiche, e delle altre opere pubbliche di competenza dello Stato, ad eccezione di quelle in materia di difesa;
- qualificazione degli esecutori di lavori pubblici e costruzioni nelle zone sismiche
- edilizia residenziale ed aree urbane;
- navigazione e trasporto marittimo;
- vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto;
- aviazione civile e trasporto aereo;
- trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dall'articolo 41 e dal presente comma, ivi comprese le espropriazioni;
- pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
- politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

2.1 Missione

La “missione” del Ministero ha ad oggetto la promozione e l’attuazione delle politiche di infrastrutturazione del Paese e delle politiche di efficientamento, potenziamento e miglioramento dei livelli e delle condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto.

Il Ministero promuove, inoltre, le attività tecniche e amministrative occorrenti ai fini dell’adeguata e sollecita progettazione ed approvazione delle infrastrutture ed effettua, con la collaborazione delle regioni e province autonome interessate, le attività di supporto necessarie per la vigilanza, da parte dell’autorità competente, sulla realizzazione delle infrastrutture, ai sensi dell’articolo 214, comma 1, del decreto

legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, nell'ambito delle funzioni di cui al decreto legislativo n. 300 del 1999.

Il Ministero svolge, infine, compiti di indirizzo, monitoraggio e controllo nei confronti dei soggetti vigilati e partecipati e dei gestori del trasporto, di seguito indicati.

<i>Enti pubblici vigilati</i>	<i>Società partecipate</i>	<i>Enti di diritto privato</i>
<i>Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (ANAS)</i>	<i>Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.</i>	<i>Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV)</i>
<i>Aero Club d'Italia</i>	<i>Gestione governativa navigazione Laghi di Garda, Maggiore e di Como</i>	<i>Rete autostrade mediterranee S.p.A.</i>
<i>Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali (ANSFISA)</i>		<i>Gestione governativa Ferrovia Circumetnea</i>
<i>Autorità di sistema portuale</i>		
<i>Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC)</i>		

Di seguito sono indicate le attività svolte dall'Amministrazione, raggruppate nelle seguenti tipologie: servizi diretti, servizi indiretti, funzioni di regolazione, trasferimenti, amministrazione generale.

A) Servizi diretti

Per quanto concerne i servizi diretti erogati all'utenza, si rinvia all'elenco riportato nel documento allegato (Allegato 2), precisando che la ricognizione dei servizi erogati all'utenza è stata effettuata, per la prima volta, con decreto ministeriale 24 dicembre 2010, n. 460/7.5/OIV, con il quale sono stati anche definiti, in applicazione di quanto previsto dal decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, e dal decreto legislativo 20 dicembre 2009, n. 198, gli *standard* qualitativi relativi ai servizi medesimi.

L'elenco dei servizi erogati dal Ministero e gli *standard* qualitativi agli stessi associati sono aggiornati annualmente.

Per le informazioni di dettaglio si rinvia al link del portale istituzionale del Ministero http://trasparenza.mit.gov.it/pagina632_carta-dei-servizi-e-standard-di-qualit.html

B) Servizi indiretti

Tutti i servizi all'utenza esterna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono erogati dai competenti Uffici in via diretta, ad eccezione di quelli concernenti la revisione dei veicoli, che possono essere erogati, oltre che dai competenti Uffici provinciali della motorizzazione, anche dalle officine autorizzate.

C) Funzioni di regolazione

A norma del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020 (Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), il Ministero svolge funzioni di regolazione nelle seguenti materie:

- contratti pubblici di lavori, servizi e forniture;
- trasporti terrestri;
- trasporto intermodale;
- navigazione e trasporto marittimo;
- attività e servizi portuali e del lavoro nei porti.

D) Trasferimenti

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge funzione di concedente della rete stradale e della rete autostradale in concessione e, conseguentemente, esercita le funzioni di vigilanza e controllo tecnico-operativo su ANAS S.p.A. e sulle concessionarie autostradali.

I rapporti tra Ministero ed ANAS S.p.A. sono regolati da un'apposita convenzione, in virtù della quale vengono erogate ad ANAS S.p.A. le risorse finanziarie iscritte negli specifici capitoli dello stato di previsione della spesa, finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture di interesse nazionale.

Inoltre, fanno capo al Ministero le funzioni di vigilanza sul Contratto di programma sottoscritto con RFI, per effetto del quale vengono erogate al gestore della rete ferroviaria le risorse relative agli investimenti infrastrutturali.

Ulteriori contributi vengono erogati a favore di enti territoriali nell'esercizio delle funzioni concernenti le politiche abitative ed urbane e, analogamente, a favore degli stessi enti nel settore del trasporto pubblico locale, mentre, per quanto concerne il settore portuale, taluni trasferimenti vengono erogati alle Autorità di Sistema portuali, previ appositi protocolli d'intesa, per la realizzazione di opere nei porti finanziate in

tutto o in parte dallo Stato.

E) Amministrazione generale

Le funzioni di amministrazione generale, ovvero le funzioni trasversali a servizio e supporto delle strutture ministeriali sono svolte dalla Direzione generale del personale e degli affari generali e dalla Direzione generale per i sistemi informativi e statistici, cui fanno capo, rispettivamente le seguenti competenze.

- *Direzione generale del personale e degli affari generali*, incardinata nel Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali, che svolge le funzioni di competenza del Ministero negli ambiti di attività concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale, le relazioni sindacali, le politiche per il benessere organizzativo, le pari opportunità e l'*anti-mobbing*, la gestione del contenzioso del lavoro, il servizio ispettivo in materia di personale, la gestione dei beni patrimoniali e la regolamentazione del loro uso, la manutenzione dei beni immobili, i servizi comuni ed i servizi tecnici, il supporto per le attività di prevenzione e sicurezza del luogo di lavoro, l'acquisizione di beni e servizi, l'Ufficio relazioni con il pubblico e biblioteca.
- *Direzione generale la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici*: incardinata nel Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi, che svolge le funzioni di competenza del Ministero negli ambiti di attività concernenti la gestione dell'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP), la gestione e lo sviluppo integrato di applicativi, dati e servizi *web*, la gestione della sicurezza dei sistemi informativi, la trasformazione digitale e la riorganizzazione dei processi, le funzioni di Ufficio di Statistica del Ministero - ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 322 del 1989 istitutivo del Sistema Statistico Nazionale - e di Autorità Statistica Nazionale nell'ambito del Sistema Statistico Europeo (Reg (CE) n. 223/2009), produzione e diffusione di statistiche ufficiali di settore; redazione e diffusione del Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, l'Osservatorio per le *Smart Road* ed i veicoli connessi e a guida automatica – art. 20 DM 70/2018

2.1 Organizzazione

Il Ministero è articolato:

- in sede centrale, in tre Dipartimenti, così denominati:
 - Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi;
 - Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali;
 - Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

- a livello decentrato e periferico, in sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali, ed in quattro Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

I predetti Dipartimenti 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 successive modificazioni.

Nell'ambito del Ministero è incardinato il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti di cui all'articolo 14 del richiamato D.P.C.M. 23 dicembre 2020, sulla base delle direttive e degli indirizzi del Ministro, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 118 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

Nell'assetto organizzativo del Ministero sono altresì incardinati:

- il Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- gli Organismi e le istituzioni di cui al Capo VI del citato D.P.C.M. 23 dicembre 2020, che operano secondo le attribuzioni definite da leggi speciali (Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e l' Ufficio di controllo interno).

I tre Dipartimenti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, costituiscono centri di responsabilità amministrativa del Ministero, unitamente al centro di responsabilità amministrativa Gabinetto, nel quale è ricompreso anche l'Organismo indipendente di valutazione del Ministero, organo monocratico che svolge le funzioni previste dall'articolo 14 del decreto legislativo n. 150 del 2009, e successive modificazioni, avvalendosi della Struttura tecnica permanente di cui all'articolo 14, comma 9, del decreto medesimo.

Organigramma del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



STRUTTURE CENTRALI DEI DIPARTIMENTI

DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE, LE INFRASTRUTTURE A RETE E I SISTEMI INFORMATIVI	DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, LA PIANIFICAZIONE ED I PROGETTI INTERNAZIONALI	DIREZIONE GENERALE PER L'EDILIZIA STATALE E ABITATIVA E GLI INTERVENTI SPECIALI	DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI ED ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE, LA SORVEGLIANZA E LA SICUREZZA SULLE INFRASTRUTTURE STRADALI, E LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI	DIREZIONE GENERALE PER LA REGOLAZIONE DEI CONTRATTI PUBBLICI E LA VIGILANZA SULLE GRANDI OPERE	DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE E DEGLI AFFARI GENERALI	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE DI PERSONE E COSE E PER LA LOGISTICA E L'INTERMODALITÀ
DIREZIONE GENERALE PER LA DIGITALIZZAZIONE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIREZIONE GENERALE PER LE DIGHE, LE OPERE DI DERIVAZIONE E LE COSTRUZIONI IDRICHE.	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, LA MOBILITÀ PUBBLICA SOSTENIBILE E GLI INTERVENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE
		DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE
		DIREZIONE GENERALE PER GLI AEROPORTI E IL TRASPORTO AEREO
		COMITATO CENTRALE PER L'ALBO NAZIONALE DEGLI AUTOTRASPORTATORI

**STRUTTURE DECENTRATE E PERIFERICHE DEI
DIPARTIMENTI**

DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
PROVVEDITORATO PIEMONTE -VALLE D'AOSTA-LIGURIA	DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-OVEST
PROVVEDITORATO LOMBARDIA- EMILIA ROMAGNA	DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST
PROVVEDITORATO VENETO- TRENTINO-ALTO ADIGE-FRIULI- VENEZIA GIULIA	DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL CENTRO
PROVVEDITORATO TOSCANA- MARCHE- UMBRIA	DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL SUD
PROVVEDITORATO LAZIO-ABRUZZO- SARDEGNA	
PROVVEDITORATO CAMPANIA- MOLISE- PUGLIA-BASILICATA	
PROVVEDITORATO CALABRIA-SICILIA	

Di seguito sono indicate le principali attività svolte dal Ministero, in relazione alla struttura competente.

CENTRI DI RESPONSABILITA' AMMINISTRATIVA

<i>Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi</i>	<i>Identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali in coordinamento con il Dipartimento opere pubbliche, risorse umane e strumentali; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari di settore; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa comunitaria di settore; rete nazionale stradale ed autostradale; convenzioni uniche autostradali e relativi piani economico-finanziari; vigilanza sulle concessionarie autostradali; trasporto su ferrovia; infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità ferroviaria; procedimenti in materia di infrastrutture strategiche di competenza avviati ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443; trasformazione digitale; sicurezza informatica; informatica di servizio, comunicazione istituzionale, consulenza tecnico-informatica agli uffici del Ministero; Osservatorio per le Smart Road ed i veicoli connessi e a guida automatica; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici.</i>
<i>Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali</i>	<i>Identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento alle opere di competenza statale diverse dalle infrastrutture a rete; progettazione delle costruzioni civili; realizzazione di programmi speciali; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di contratti pubblici di lavori, sorveglianza sulle grandi opere; edilizia residenziale; edilizia demaniale; politiche abitative e dell'edilizia, concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; repressione dell'abusivismo; programmi di riqualificazione urbana; dighe, opere di derivazione e le costruzioni idriche ed elettriche; pianificazione e programmazione di interventi nel settore idrico; norme tecniche di costruzione e sicurezza nell'esecuzione delle opere pubbliche; verifica del rispetto dei piani di sicurezza e delle norme di sicurezza; monitoraggio delle costruzioni, anche per la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa; sviluppo della progettazione e pianificazione di interventi edilizi; supporto alle amministrazioni pubbliche per la progettazione di manutenzione di edifici pubblici; grandi eventi; politiche per il personale; coordinamento e supporto alla redazione dei servizi e forniture procedimenti in materia di infrastrutture strategiche di competenza avviati ai sensi della legge 21 dicembre</i>
<i>Dipartimento per i trasporti e la navigazione</i>	<i>Programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli ed abilitazione conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; trasporto pubblico locale; piani urbani della mobilità; autotrasporto di</i>

	<p><i>persone e cose; sistemi di trasporto a impianti fissi; trasporti esercitati in regime di concessione; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti terrestri; sicurezza della circolazione stradale e relativa comunicazione istituzionale; info-mobilità e sistemi di trasporto intelligenti; conduzione della Centrale operativa del CCISS, per l'erogazione dei servizi di infomobilità; gestione applicativa e supporto allo sviluppo del sistema informativo motorizzazione; aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo ed aereo; indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sulle Autorità di sistema portuale e sulle attività nei porti; infrastrutture portuali; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; procedimenti in materia di infrastrutture strategiche di competenza avviati ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443.</i></p>
<p><i>Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto</i></p>	<p><i>Ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori ove sia istituito apposito proprio presidio, organizzazione e coordinamento delle relative attività di formazione, qualificazione ed addestramento; gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo mercantile, quale nodo di scambio diretto delle informazioni connesse agli usi civili e produttivi del mare; esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo; rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo e nei porti, anche relativamente all'impiego di personale del Corpo, sulla base di direttive generali o specifiche del Ministro, per gli altri profili funzionali correlati alle competenze del Ministero; personale marittimo e relative qualifiche professionali certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo gestione del sistema informativo della gente di mare; coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle Capitanerie di Porto; predisposizione della normativa tecnica di settore; impiego del personale militare del Corpo delle Capitanerie di Porto; vigilanza e controllo operativo in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce. Svolge, inoltre, 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 e la navigazione che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale.</i></p>
<p><i>Consiglio superiore dei lavori pubblici</i></p>	<p><i>Massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa, 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.</i></p>

ALTRI ORGANISMI E STRUTTURE

<i>Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime</i>	<i>Compiti di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 (che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 10 agosto 2017, n. 162), in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi.</i>
<i>Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza</i>	<i>Indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto ed alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio ed alta sorveglianza delle infrastrutture.</i>
<i>Ufficio controllo interno</i>	<i>Controllo di gestione; controllo successivo di regolarità contabile, di regolarità amministrativa e ispettivo di regolarità delle gestioni dei funzionari delegati, degli agenti contabili e dei consegnatari dei beni del Ministero, controllo ispettivo straordinario; verifica delle attività di vigilanza sulle società e sugli organismi strumentali vigilati e totalmente controllati; vigilanza sulle società partecipate o controllate dal Ministero delle infrastrutture e trasporti; vigilanza su Ansfisa; funzioni di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione"</i>

2.2 Personale

A) *Personale interno*

La dotazione organica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevista dal D.P.C.M. 23 dicembre 2020 è pari a **8046** unità.

DOTAZIONE ORGANICA AI SENSI DEL D.P.C.M 23 DICEMBRE 2020	
Dirigenti prima fascia	38
Dirigenti seconda fascia	195
<i>Totale Dirigenti</i>	233
Terza Area	2.854
Seconda Area	4.535
Prima Area	424
<i>Totale Aree</i>	7.813
TOTALE COMPLESSIVO	8.046

Il personale effettivamente in servizio, alla data del 1° gennaio 2021, è pari, a **6.431** unità.

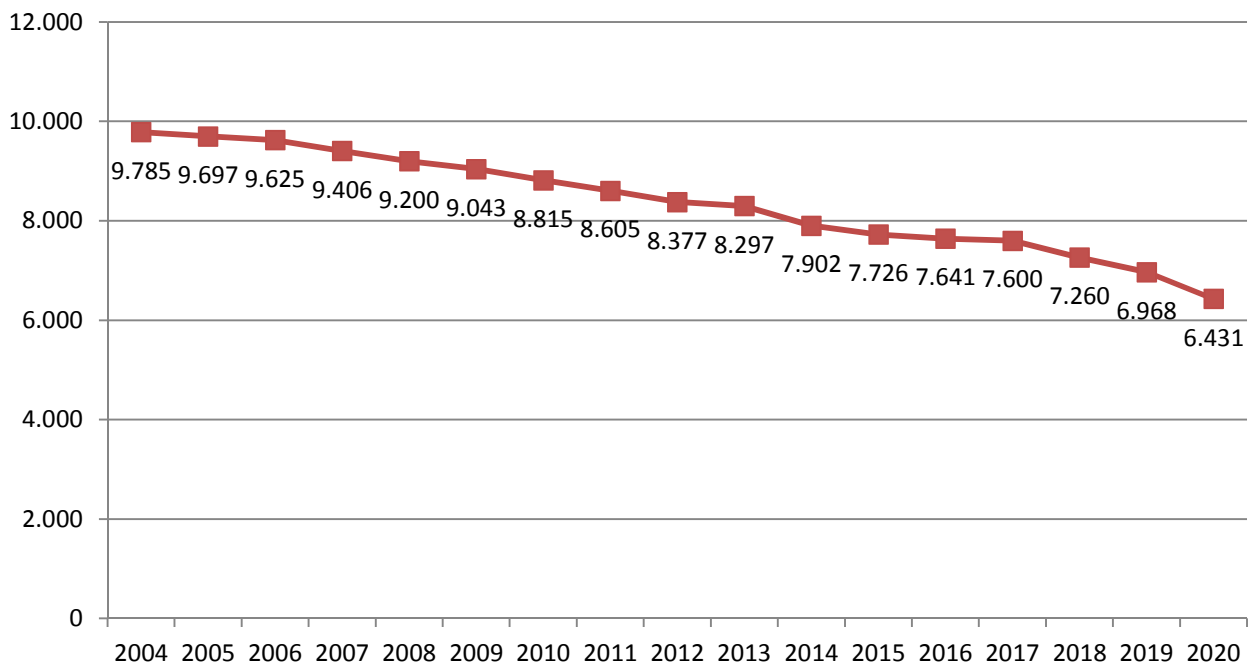
PERSONALE IN SERVIZIO ALLA DATA DEL 1° GENNAIO 2021	
PERSONALE CIVILE	
Dirigenti prima fascia	32
Dirigenti seconda fascia	151
<i>Totale Dirigenti</i>	183
Terza Area	2.317
Seconda Area	3.596
Prima Area	331
<i>Totale Aree</i>	6.244
Personale in servizio (non dipendente) sulla base di contratti per l'esternalizzazione di servizi	
TOTALE COMPLESSIVO	6.427
Personale a tempo determinato	4
Totale personale civile	6.431
PERSONALE MILITARE¹	
Ufficiali Ammiragli	19
Ufficiali Superiori	760
Ufficiali Inferiori	455
Ruolo Marescialli	2.744
Ruolo Sergenti	1.603
Ruolo Sottocapi	3.334
Personale non in S.p.e.	2.006
Totale Personale militare	10.921

¹ Il personale militare non è ricompreso nella dotazione organica del Ministero.

Evoluzione della consistenza organica (anni 2004-2020)

Anni	Numero dei dipendenti civili in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta	Variazione % rispetto all'anno precedente
2004	9.785	-	-
2005	9.697	-88	-0,90
2006	9.625	-72	-0,74
2007	9.406	-219	-2,28
2008	9.200	-206	-2,19
2009	9.043	-157	-1,71
2010	8.815	-228	-2,52
2011	8.605	-210	-2,38
2012	8.377	-228	-2,65
2013	8.297	-80	-0,95
2014	7.902	-395	-4,76
2015	7.726	-176	-2,23
2016	7.641	-85	-1,10
2017	7.600	-41	-0,54
2018	7.260	-340	-4,00
2019	6.968	-292	-4,00
2020	6.431	- 537	-7,8

Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti



B) Consulenti e collaboratori esterni

L'elenco dei consulenti e dei collaboratori esterni è pubblicato nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale del Ministero, sotto-sezione "Titolari di incarichi di collaborazione esterna e consulenza", al seguente *link*: http://trasparenza.mit.gov.it/pagina61_incarichi-retribuiti-e-non-retribuiti-affidati-a-soggetti-esterni.html .

2.3 Bilancio

Operano, presso il Ministero, i Centri di responsabilità amministrativa di seguito elencati.

Centro di responsabilità amministrativa	
1	<i>GABINETTO</i>
2	<i>DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI</i>
3	<i>DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE</i>
4	<i>CAPITANERIE DI PORTO</i>
5	<i>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</i>
6	<i>DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE, LE INFRASTRUTTURE A RETE E I SISTEMI INFORMATIVI</i>

La rappresentazione delle risorse finanziarie gestite fa riferimento agli stanziamenti in Legge di bilancio². Le informazioni sono sintetizzate secondo un quadro riassuntivo che comprende le previsioni esposte, rispettivamente, in termini di competenza e di cassa (secondo la classificazione adottata per rappresentare la natura economica della spesa), ripartite in macroaggregati per tipologie di spesa.

² Legge 30 dicembre 2020, n. 178

BILANCIO DI COMPETENZA**SPESE CORRENTI (in euro)**

ANNI	FUNZIONAMENTO	INTERVENTI	ONERI COMUNI DI PARTE CORRENTE	TOTALE
2021	1.318.214.860	7.450.023.548	27.141.700	8.795.380.108
2022	1.335.027.891	6.114.958.531	55.341.700	7.505.328.122
2023	1.332.715.870	5.816.275.617	36.571.700	7.185.563.187

SPESE IN CONTO CAPITALE (in euro)

ANNI	INVESTIMENTI	ONERI COMUNI DI CONTO CAPITALE	ALTRE SPESE IN C/CAPITALE	TOTALE
2021	5.363.726.467	676.178.727	500.000	6.040.405.194
2022	5.715.766.309	498.689.635	1.500.000	6.215.955.944
2023	5.967.531.887	259.949.327		6.227.481.214

TOTALE BILANCIO DI COMPETENZA (in euro)

ANNI	SPESE CORRENTI	SPESE C/CAPITALE		TOTALE
2021	8.795.380.108	6.040.405.194		14.835.785.302
2022	7.505.328.122	6.215.955.944		13.721.284.066
2023	7.185.563.187	6.227.481.214		13.413.044.401

BILANCIO DI CASSA

SPESE CORRENTI (in euro)

ANNI	FUNZIONAMENTO	INTERVENTI	ONERI COMUNI DI PARTE CORRENTE	TOTALE
2021	1.318.715.666	7.491.079.244	27.141.700	8.836.936.610
2022	1.300.145.652	6.114.958.531	55.341.700	7.470.445.883
2023	1.297.852.131	5.816.275.617	36.571.700	7.150.699.448

SPESE IN CONTO CAPITALE (in euro)

ANNI	INVESTIMENTI	ONERI COMUNI DI CONTO CAPITALE	ALTRE SPESE IN C/CAPITALE	TOTALE
2021	6.080.514.086	706.484.303	500.000	6.787.498.389
2022	5.229.919.640	488.034.673	1.500.000	5.719.454.313
2023	5.503.397.254	259.949.331		5.763.346.585

TOTALE BILANCIO DI CASSA (in euro)

ANNI	SPESE CORRENTI	SPESE C/CAPITALE	TOTALE
2021	8.836.936.610	6.787.498.389	15.624.434.999
2022	7.470.445.883	5.719.454.313	13.189.900.196
2023	7.150.699.448	5.763.346.585	12.914.046.033

Fonte: BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO - Bilancio di competenza triennale 2021/2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10)

Costi dell'Amministrazione

RILEVAZIONE DEI COSTI DELL'ANNO 2020
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Riepilogo dei costi per natura
(in Euro)

Piano dei Conti	Budget Rivisto 2020	% sul totale costi	% sul totale generale
COSTO DEL PERSONALE	906.530.285	73,91	5,65
Retribuzioni	872.395.026	71,12	5,44
Altri costi del personale	34.135.259	2,78	0,21
COSTI DI GESTIONE	271.362.582	22,12	1,69
Beni di consumo	41.708.930	3,40	0,26
Acquisto di servizi ed utilizzo di beni di terzi	219.226.860	17,87	1,37
Altri costi	10.426.792	0,85	0,06
COSTI STRAORDINARI E SPECIALI	1.007.601	0,08	0,01
Costi straordinari	208.900	0,02	0,00
Esborso da contenzioso	798.701	0,07	0,00
AMMORTAMENTI	47.693.045	3,89	0,30
Totale Costi	1.226.593.513	100,00	7,64
ONERI FINANZIARI	208.900	0,00	0,00
Oneri finanziari	208.900	0,00	0,00
COSTI DISLOCATI	14.823.541.234	100,00	92,36
Trasferimenti correnti	7.002.505.142	47,24	43,63
Contributi agli investimenti	6.675.783.137	45,03	41,59
Altri trasferimenti in c/capitale	1.145.252.955	7,73	7,14
Totale costi comuni dello Stato	14.823.750.134	100,00	92,36
TOTALE GENERALE	16.050.343.647		100,00

Fonte: Ministero dell'economia e delle finanze - Budget rivisto dell'Anno 2020

3. PIANIFICAZIONE TRIENNALE

3.1 Quadro di riferimento

Il dilagare, a partire dal mese di febbraio 2020, dell'epidemia da COVID-19, ha determinato un impatto profondo sull'economia, alterando le scelte e le possibilità di produzione, investimento e consumo ed il funzionamento del mercato del lavoro e riducendo gli scambi internazionali e quindi la domanda estera rivolta alle imprese.

Le politiche pubbliche si sono orientate verso l'adozione di misure di sostegno alle imprese ed ai consumatori, per la promozione della ripresa produttiva e per il recupero della competitività sui mercati internazionali.

3.1.1 Interventi finanziari

La legge di bilancio 2021-2023, in aggiunta alle risorse per investimenti pubblici già stanziato con la legge di bilancio 2020-2022 e con gli altri interventi adottati nel corso del 2020, predispone un'ambiziosa strategia di rilancio e di trasformazione dell'Italia incentrata su investimenti, lavoro, *welfare* e istruzione, e orientata all'innovazione, alla sostenibilità, alla coesione e all'equità.

Il Ministero è impegnato ad attuare, con i fondi stanziati dalla legge di bilancio 2021-2023, linee di intervento che riguardano:

- il trasporto pubblico locale, per il quale sono previste risorse (200 milioni di Euro per il 2021) per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale, indispensabili per lo svolgimento dell'anno scolastico, ed ulteriori risorse (20 milioni per il 2021) a sostegno delle imprese di trasporto mediante autobus, colpite dal crollo dei ricavi;
- il trasporto ferroviario, per il quale sono previste risorse (30 milioni di euro all'anno dal 2021 al 2034) per il sostegno alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico, ai quali è estesa, inoltre, fino al 30 aprile 2021, la riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso l'azzeramento dell'intera componente del pedaggio legato ai dati di traffico.
- il trasporto ferroviario merci, per il quale sono previste risorse (5 milioni all'anno dal 2021 al 2026) per il sostegno alle imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché agli spedizionieri ed operatori del trasporto multimodale;
- il *Ferrobonus*, misura di incentivazione alle imprese che incrementano il trasporto ferroviario delle merci per decongestionare la rete viaria, rifinanziato con 25 milioni di euro nel 2021, 19 milioni di euro nel 2022 e 22 milioni di euro dal 2023 al 2026;
- i porti e i trasporti marittimi, per i quali sono previste risorse (68 milioni per il 2021, ad incremento delle risorse del fondo 2020) a sostegno delle Autorità di sistema portuale, delle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone, degli armatori e del personale iscritti nei registro

internazionale, per i quali è prevista anche l'esenzione (28 milioni per il 2021) dagli oneri previdenziali e assistenziali;

- il *Marebonus*, misura di incentivazione e di miglioramento dei servizi marittimi allo scopo di decongestionare la rete viaria, rifinanziato con 25 milioni nel 2021, 19,5 milioni nel 2022 e 21,5 milioni per ciascun anno dal 2023 al 2026;
- i collegamenti di servizio di trasporto marittimo veloce nello Stretto di Messina, per i quali sono previste risorse pari a 7,5 milioni di euro dal 2022 al 2026;
- la mobilità aerea da e per la Regione Sicilia, per la quale sono previste risorse (25 milioni per ciascuno degli anni 2021 e 2022) tese a favorirne l'incremento;
- il Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione, rifinanziato con risorse pari a 160 milioni nel 2021 e 180 nel 2022.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nel seguito PNRR, ponendosi come Piano di Ripresa, perché volto a fronteggiare l'impatto economico e sociale della crisi pandemica, e come Piano di Resilienza, perché volto a preparare lo Stato, le imprese e tutti gli attori sociali ad affrontare eventi estremi del presente e del futuro, programma ulteriori, rilevanti investimenti a sostegno della digitalizzazione e dell'innovazione, la transizione ecologica e l'inclusione sociale.

Il Ministero è impegnato a predisporre le misure organizzative necessarie alla tempestiva utilizzazione degli investimenti previsti dal PNRR, seguendo, nel contempo, le linee tracciate dai 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (*Sustainable Development Goals*, SDGs) sottoscritti dall'Agenda ONU 2030 e dai 12 domini degli indicatori di Benessere Equo e Sostenibile (BES), nell'ottica della creazione del Valore Pubblico.

1.1.2 Valore Pubblico

Il Dipartimento della funzione pubblica, con le linee guida n. 1/2017, ha introdotto, nel ciclo della performance, il concetto di Valore Pubblico, definendolo come l'insieme degli impatti prodotti dalle politiche dell'amministrazione sul livello di benessere dei cittadini di oggi (benessere equo) e di quelli di domani (sviluppo sostenibile).

La legge n. 163/2016, che ha riformato la legge di bilancio, ha introdotto, nel ciclo finanziario, indicatori di "Benessere equo e sviluppo sostenibile" (BES), allo scopo di verificare l'effetto che le politiche economiche hanno su alcune dimensioni fondamentali per la qualità della vita. Una prima selezione di indicatori di BES è entrata a far parte del DEF 2017, mentre, a partire dal DEF 2018, è stata presa in considerazione la lista completa, composta da 12 domini di indicatori. L'Allegato BES al DEF 2020 ha analizzato l'andamento degli indicatori dei 12 domini fino al 2019 ed ha fornito la previsione di alcuni di essi fino al 2021.

Il Ministero, anche allo scopo di rafforzare il coordinamento fra il ciclo finanziario e il ciclo della performance, si è determinato ad avviare un percorso teso a

programmare, nell’ambito del Piano della performance, e a rendicontare, nell’ambito della Relazione sulla performance, le proprie politiche, con specifico riferimento agli indicatori BES, in aggiunta agli indicatori di impatto sinora utilizzati.

3.1.3 Gli indicatori di benessere equo e di sviluppo sostenibile

Il presente Piano avvia il suddetto percorso, da completarsi con il Piano della performance 2022-2024, introducendo, per ogni obiettivo specifico, gli indicatori BES di riferimento ed indicando, per ciascuno di essi, la direzione attesa, in incremento o in decremento.

Gli indicatori complessivamente individuati, per le aree di competenza del Ministero, appartengono ai Domini 1. Salute, 4. Benessere economico, 10. Ambiente e 12. Qualità dei servizi e sono dettagliati di seguito.

DOMINIO	INDICATORE	FONTE
1. Salute	1.5. Mortalità per incidenti stradali	Istat
4. Benessere economico	4.8. Grave deprivazione abitativa	Istat
10. Ambiente	10.1. Emissioni di CO ₂ e altri gas clima alteranti	Istat-Ispra
10. Ambiente	10.5. Qualità dell’aria urbana - PM ₁₀	Istat
10. Ambiente	10.6. Qualità dell’aria urbana – biossido di azoto	Istat
10. Ambiente	10.9. Soddisfazione per la situazione ambientale	Istat
12. Qualità dei servizi	12.15. Posti-km offerti dal TPL	Istat
12. Qualità dei servizi	12.16. Tempo dedicato alla mobilità	Istat
12. Qualità dei servizi	12.17. Soddisfazione per i servizi di mobilità	Istat

3.2 Obiettivi specifici del triennio

In base alle *policy* dell'Amministrazione, alle priorità politiche definite con l'atto di indirizzo per il 2021 (D.M. 11 giugno 2020, n. 243), alle previsioni del Documento di economia e finanza e relativa Nota di aggiornamento, della legge di bilancio per il triennio 2021 - 2023, e tenendo conto, inoltre, degli ulteriori documenti programmatici, sono stati individuati gli obiettivi specifici triennali, riportati di seguito.

3.2.1 Dighe, reti e risorse idriche

Obiettivo specifico: “Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche”

L'obiettivo si articola in due filoni: il primo riguarda le dighe, il secondo le reti idriche.

Le dighe

Assicurano il livello quantitativo delle risorse idriche nazionali disponibili a fini irrigui, idroelettrici, idropotabili e per il contenimento delle piene, grazie alla funzione di regolazione degli invasi artificiali da esse creati.

Il loro stato di efficienza condiziona la capacità di invaso, dal momento che, in caso di riduzione dei livelli di sicurezza delle infrastrutture di contenimento, occorre proporzionalmente ridurre la capacità degli invasi e quindi la quantità di acqua disponibile.

Sono di competenza statale 526 “grandi dighe” classificate di interesse nazionale, in quanto caratterizzate dall'essere alte più di 15 metri o dal determinare un volume di invaso superiore al milione di metri cubi d'acqua. Rispetto a quanto riportato nel Piano della performance 2020-2022, il numero complessivo delle “grandi dighe” è passato da 535 a 526, a seguito di interventi di dismissione e/o di declassamento delle dimensioni e conseguente transito di alcune dighe nelle competenze delle Regioni.

Le c.d. “grandi dighe” hanno un'età media di circa 60 anni e necessitano di interventi di sistematica manutenzione, periodici adeguamenti e costante monitoraggio e

sorveglianza, per il grande impatto territoriale che esse avrebbero in caso di incidente.

Per gli interventi finalizzati all'incremento delle condizioni di sicurezza è previsto un programma di interventi del valore di 294 milioni di euro, che riguarda, in particolare, 101 "grandi dighe", situate, in prevalenza, nelle regioni meridionali ed insulari.

Il controllo della sicurezza spetta ai gestori delle dighe ed ai concessionari di derivazione - soggetti scelti dall'Ente locale nella cui giurisdizione ricade la diga - che si occupano, rispettivamente, del bacino di raccolta delle acque e delle opere che convogliano le acque a valle degli sbarramenti.

La vigilanza sulle attività poste in essere, in materia di sicurezza, dai gestori e dai concessionari, spetta al Ministero, che opera attraverso:

- periodici sopralluoghi ispettivi sulle condizioni di sicurezza e, in particolare, sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari di derivazione;
- l'approvazione tecnica dei progetti di manutenzione, di adeguamento ed anche di nuova costruzione, che riguardano l'invaso, lo sbarramento, le opere complementari ed accessorie;
- la vigilanza sulla costruzione delle opere medesime.

L'obiettivo è quello di salvaguardare risorse idriche per 3,3 miliardi di metri cubi (quasi un quarto della capacità di invaso nazionale).

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in milioni di m ³	Mantenere ed incrementare la capacità di invaso	MIT	3,3 Mm ³	3,3 Mm ³	3,3 Mm ³	3,3 Mm ³

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali Direzione generale per le dighe, le opere di derivazione e le costruzioni idriche	Gestori delle dighe e concessionari delle opere di derivazione
<ul style="list-style-type: none">- Visite periodiche delle 535 grandi dighe- Esame delle asseverazioni periodiche dei gestori e dei concessionari- Approvazione progetti	<ul style="list-style-type: none">- Asseverazione dei controlli e delle misure effettuate- Progetti di manutenzione straordinaria- Progetti di costruzione di nuove strutture

Le reti idriche

E' noto, avendo l'Istat pubblicato in materia specifici rapporti, che gli acquedotti sono in gran parte vecchi (il 60% è stato messo in posa oltre 30 anni fa) e che l'obsolescenza delle infrastrutture provoca, soprattutto nelle regioni meridionali, importanti perdite d'acqua.

Il Ministero interviene, attraverso i soggetti competenti (Regioni, concessionari, consorzi di bonifica, ecc.), attuando una serie di iniziative tese al progressivo ammodernamento dei grandi adduttori idrici – acquedotti principali che portano acqua alle reti di distribuzione dei comuni – ed alla minimizzazione delle perdite.

Provvede all'esame ed al finanziamento dei progetti e svolge un'attenta azione di vigilanza e di impulso nei confronti dei soggetti attuatori, cui, cioè, è affidata l'esecuzione delle opere.

Ferma restando l'attività di vigilanza e controllo complessiva, l'obiettivo è quello di far rispettare, nel triennio 2021-2023, i tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle seguenti opere, la cui realizzazione è ritenuta particolarmente significativa per l'ammodernamento della rete idrica nazionale.

Tali opere sono parzialmente diverse - ed in numero maggiore – rispetto a quelle inserite nel Piano 2020-2022, dal momento che alcune di esse sono state concluse o sono in via di ultimazione.

Conseguentemente, sono stati rimodulati i target previsti per il triennio 2021-2023 ed azzerata la *baseline*.

Di seguito, la tabella delle opere oggetto di monitoraggio in via prioritaria.

OPERE	IMPORTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO IN MILIONI DI EURO
Regione Sicilia - Comune di Catania - Riuso delle acque depurate dal depuratore di Catania	7,25
Regione Emilia Romagna. -CB Piacenza - Traversante Mirafiori in Comune di Rivergaro e Gazzola (PC) riorganizzazione funzionale delle derivazioni irrigue nell'aerale Val Trebbia (PC)	8,75
Regione Sardegna- CB della Gallura - Intervento di rifacimento e risanamento del canale adduttore alimentato dalla diga sul Fiume Liscia a Calamaiu	19,47
Regione Veneto- Consorzio LEB- Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB	20,00
Regione Lombardia- CB Est Ticino Villorosi- Impermeabilizzazione del Canale principale Villorosi nei Comuni di Somma Lomabardo, Vizzola ticino, Anconate, Busto Garolto e Parabiago alle progr. Km 3+494 alla progr. Km 6+086, progr.25+735 alla progr. 35+100	20,00
Regione Puglia- CB della Capitanata- Ammodernamento del sistema di acquisizione elaborazione e trasmissione dati dell'impianto di monitoraggio e telecontrollo dell'adduzione primaria dei distretti 9/10/11 del comprensorio irriguo del Fortore	5,00
Regione Toscana - EAUT- Opere di adduzione primaria dal serbatoio sul fiume Chiascio 2° lotto - 2° stralcio - 3°substralcio.	17,27
Regione Emilia Romagna. -CB Emilia Centrale - Realizzazione di una cassa di espansione per laminazione delle piene e accumulo idrico a scopo irriguo Cavo Bondeno in Comune di Novellara (RE).	10,00
Regione Veneto-CB Alta Pianura Veneta- Interventi strutturali volti al risparmio idrico, al miglioramento dell'efficienza della rete di canali a cielo aperto e al risanamento delle acque da contaminazione PFAS nei comuni di Cologna Veneta, Zimella, Lonigo e Alonte ricadenti in area rossa. Opere connesse al canale LEB nel bacino Ronago Nord 09_RO_117.	5,00
Regione Sardegna - CB della Nurra- Ottimizzazione e razionalizzazione sistema di adduzione sistema Nurra. Completamento lotto 3.	8,46

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale)	Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere	MIT		17,81%	24,75%	33,00%

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali Direzione generale per le dighe, le opere di derivazione e le costruzioni idriche	Regioni	Appaltatori delle opere
Elaborazione di apposite schede per stati di avanzamento lavori, contenenti gli esiti di visite ispettive, interventi per la soluzione di problemi, supporto tecnico-amministrativo, riunioni ed incontri di coordinamento	Affidamento e controllo lavori	Costruzione delle opere appaltate (stati di avanzamento lavori)

3.2.2 Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accessibilità ai territori

Obiettivo specifico: “Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori”.

Uno degli elementi prioritari per lo sviluppo del Paese ed, in particolare, del Mezzogiorno, è quello di facilitare l'accessibilità ai territori attraverso l'incremento dei collegamenti viari e la contestuale salvaguardia dell'esistente rete stradale, le cui criticità sono essenzialmente ascrivibili a problematiche di sicurezza; fenomeni di congestione del traffico; inadeguata accessibilità da e per i principali nodi (distretti industriali e di logistica, porti, aeroporti), le aree di valenza turistica e culturale, le aree da recuperare e da rilanciare, le aree metropolitane; inadeguato stato di conservazione delle infrastrutture; insufficiente ricorso all'uso delle nuove tecnologie ed alla digitalizzazione.

Tenendo conto delle criticità accennate, il presente obiettivo si articola in tre linee di attività riguardanti:

- le autostrade;
- le strade di interesse nazionale;
- la mobilità cicloturistica.

Le autostrade

Il mantenimento in efficienza, il miglioramento e l'ammodernamento della rete autostradale sono affidati a società concessionarie, che, allo scopo, utilizzano le risorse finanziarie assicurate dai pedaggi pagati dagli automobilisti.

Il livello tariffario dei pedaggi è determinato, in base a regole prefissate, dal Ministero, che stipula con le concessionarie apposite convenzioni in cui sono elencati gli interventi che sono tenute ad eseguire (ed i livelli di servizio che sono tenute a garantire), a fronte del livello tariffario riconosciuto.

I testi integrali delle convenzioni sono pubblicati nel sito istituzionale www.mit.gov.it

Per l'accertamento del rispetto degli impegni convenzionali, il Ministero esegue periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi, vigilando sull'avanzamento dei lavori.

Il rilevamento di non conformità degli interventi comporta l'applicazione di penali, oltre all'imposizione del ripristino della conformità.

L'obiettivo finale, per il Ministero e le concessionarie, è quello di migliorare le condizioni di sicurezza e di *comfort* degli utenti delle autostrade, assicurando la conclusione degli interventi nei tempi previsti.

Ferma restando l'attività di vigilanza e controllo complessiva, l'obiettivo è quello di far rispettare, nel triennio 2021-2023, i tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle seguenti opere (importo in milioni di Euro), la cui realizzazione è ritenuta particolarmente significativa per il miglioramento dell'intera rete autostradale.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarole Rocca. Tibre. 1° lotto: Fontevivo - Trecasali - Terre Verdiane	254,20
Autostrada A8 Milano - Varese. Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 2	60,90
Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1	179,40
Autostrada A4 Milano - Brescia. Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1	154,80
Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2	383,20
Autostrada A4 Milano - Brescia. Interventi di ammodernamento ed adeguamento dal km 121+000 al km 124+975. Lotto 2.3	26,50
Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate)	77,80
Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2	169,60
Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano. Lotto di completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	57,50
Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord	146,30
Totale	1.510,20

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale)	Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere	MIT	75%	90%	95%	100%

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

<p>Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi</p> <p>Direzione generale per le strade e le autostrade, la sorveglianza e la sicurezza sulle infrastrutture stradali, e la vigilanza sulle concessioni autostradali</p>	<p>Società concessionarie autostradali</p>
<p>Verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi.</p>	<p>Esecuzione degli interventi previsti dalle Convenzioni in termini di infrastrutture.</p>

Le strade di interesse nazionale

Per il miglioramento, l'ammodernamento e l'estensione della rete stradale di interesse nazionale, il Ministero opera per il tramite di ANAS S.p.A..

I rapporti tra il Ministero ed ANAS S.p.A. sono disciplinati dal "Contratto di programma", suddiviso nelle parti "investimenti" e "servizi".

In particolare, per la parte "investimenti", il Ministero provvede alla vigilanza ed al controllo tecnico-operativo sui lavori e sul rispetto dei tempi previsti per la realizzazione degli interventi, nonché alla gestione dei finanziamenti ad essi destinati.

Nel prossimo triennio, l'obiettivo avrà ad oggetto le attività di vigilanza sull'esecuzione delle opere comprese nel Programma degli interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle **Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo** a partire dal giorno 24 agosto 2016 (art. 15-ter decreto legge n. 189/2016, convertito in legge n. 229/2016 – O.C.D.P.C. n. 408/2016).

La rete stradale oggetto di intervento è particolarmente estesa. E' pari a circa 7.600 kmq e riguarda 140 Comuni, 10 Provincie e 4 Regioni.

Considerati anche gli ingenti danni rilevati sulla rete, al fine di garantire la miglior efficacia di azione nel perseguire il pronto ripristino della viabilità, il Minsitero, in accordo con ANAS, ha stabilito di procedere - sia nella fase di redazione che di attuazione del Programma - secondo una successione di stralci operativi incrementali, garantendo la massima condivisione con gli Enti gestori e con le Amministrazioni territoriali e locali.

Complessivamente, sono stati redatti e approvati 7 Stralci, per un totale di 2.475 interventi, per un impegno finanziario complessivo pari di 754,5 milioni di euro.

Il Ministero assicura il coordinamento operativo e il monitoraggio ed esegue, attraverso sopralluoghi sui cantieri, periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo volte a verificare lo stato di realizzazione degli interventi.

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Percentuali dei cantieri avviati sul totale delle opere	Rispetto dei tempi previsti per l'avvio dei cantieri	MIT	42%	50%	56%	66%

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi Direzione generale per le strade e le autostrade, la sorveglianza e la sicurezza sulle infrastrutture stradali, e la vigilanza sulle concessioni autostradali	Anas S.p.A.
Verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi.	Esecuzione degli interventi previsti

La mobilità cicloturistica

Il Ministero è impegnato, d'intesa con le amministrazioni centrali e con gli enti territoriali interessati, a sviluppare una rete nazionale di ciclovie, costituita dagli itinerari ciclabili inseriti nella rete TEN-T, denominati "EuroVelo", e da altri itinerari di interesse nazionale.

I percorsi "EuroVelo" sono nati dalla fusione di già esistenti tratti nazionali di vie ciclabili, raccordati fra loro ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali, con lo scopo di incoraggiare il cicloturismo nei e tra i Paesi europei, valorizzando la ciclabilità come mobilità sostenibile e alternativa al traffico motorizzato.

A tale riguardo, anche nella consapevolezza che un sistema di ciclovie sicure e di qualità sia in grado di migliorare l'accessibilità e la fruibilità delle località di interesse storico, culturale e paesaggistico, contribuendo ad una più articolata gestione dei flussi turistici, il Ministero ha chiesto ed ottenuto, negli ultimi anni, specifiche ed importanti risorse finanziarie.

La legge di stabilità 2016 ha stanziato 91 milioni di euro, per gli anni 2016, 2017 e 2018, per la progettazione e la realizzazione dei percorsi prioritari:

- Verona-Firenze (Ciclovie del Sole);
- Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO);
- Caposele (AV) - Santa Maria di Leuca (LE), attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese);
- Grande Raccordo Anulare delle Biciclette di Roma (GRAB).

La legge di stabilità 2017 ha stanziato ulteriori 283 milioni di euro, mentre il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ha introdotto sei ulteriori percorsi ciclistici prioritari:

- la Ciclovie del Garda;
- la Ciclovie della Magna Grecia;
- la Ciclovie della Sardegna;
- la Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia;
- la Ciclovie Tirrenica;
- la Ciclovie Adriatica.

Il percorso attuativo sotteso alla realizzazione di ciascuna ciclovie prevede:

- la stipula di un protocollo d'intesa con la Regione capofila delle Regioni attraversate;
- la predisposizione, da parte del Ministero, di un piano di riparto dei finanziamenti;
- la predisposizione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica da parte delle Regioni capofila;
- la predisposizione, da parte delle Regioni, del progetto definitivo (primo lotto funzionale);
- l'approvazione del progetto definitivo (primo lotto funzionale) da parte del Ministero;
- l'affidamento dei lavori da parte delle Regioni;
- l'avvio e l'esecuzione dei lavori;
- il completamento dell'opera.

Il Ministero sottoscrive i Protocolli d'intesa con le Regioni, le Province autonome e Roma Capitale; finanzia, a titolo di anticipazione, i progetti di fattibilità tecnica ed economica; predispone il Piano di riparto dei finanziamenti.

A causa dell'emergenza sanitaria Covid-19, su richiesta delle Regioni, con decreto ministeriale n. 283 del 2020, d'intesa con la Conferenza unificata Stato - Regioni, sono stati prorogati i termini di presentazione dei progetti di 8 mesi.

L'obiettivo 2021, prevede, quindi, la prosecuzione delle attività connesse all'approvazione dei progetti di fattibilità da presentarsi a cura delle Regioni capofila e si articola nelle seguenti azioni:

- esame dei progetti e richiesta, ove necessario, di modifiche e/o integrazioni;
- approvazione dei progetti
- monitoraggio delle attività svolte, evidenziando i motivi dell'eventuale mancato raggiungimento dell'obiettivo programmato.

Pertanto, i risultati attesi, nel triennio, si concretizzano:

- nella predisposizione e nell'approvazione dei progetti nel 2021;
- nell'affidamento dei lavori per il 2022;
- nell'avvio e nell'esecuzione dei lavori per il 2023.

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Passi procedurali di attuazione	Avanzamento dei previsti passi procedurali	MIT	Trasmissione progetti	Approvazione dei progetti	Affidamento lavori	Esecuzione delle opere

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi Direzione generale per le strade e le autostrade, la sorveglianza e la sicurezza sulle infrastrutture stradali, e la vigilanza sulle concessioni autostradali;	Regioni – Enti locali
Stipula dei protocolli d'intesa. Effettuazione dei piani di riparto. Approvazione dei progetti. Vigilanza e controllo tecnico-operativo sui lavori e sul rispetto dei tempi previsti nei Protocolli d'intesa	Stipula dei protocolli d'intesa. Predisposizione dei progetti. Affidamento dei lavori, vigilanza e controllo tecnico-operativo sugli interventi sul rispetto dei tempi previsti dai Protocolli d'intesa

3.2.3 Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana

Obiettivo specifico: “Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica, finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR ”

Nell'agenda della politica sociale dell'UE, rivestono un ruolo importante le tematiche relative alle abitazioni sociali, ai senzatetto, all'integrazione, anche per le quali, nel 2010, è stata varata la Piattaforma europea contro la povertà e l'esclusione sociale, con la quale sono state definite iniziative volte a ridurre di 20 milioni, entro il 2020, il numero di persone a rischio di povertà o di esclusione sociale.

In ambito nazionale, il Ministero ha attuato, sin dagli anni novanta, strategie e politiche per lo sviluppo urbano, per la riqualificazione dei tessuti urbani, per la riduzione del disagio abitativo ed opera, attualmente, secondo diverse linee d'azione:

- interventi di edilizia pubblica e riqualificazione urbana;
- recupero di edifici degradati e riqualificazione di aree periferiche;
- recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni e degli ex IACP;

provvedendo:

- al monitoraggio dell'andamento complessivo della programmazione e della capacità di spesa dei soggetti attuatori;
- alla rilevazione di eventuali ritardi e criticità che compromettano l'avanzamento e la rapida conclusione delle opere;
- all'erogazione dei finanziamenti previsti.

Nel prossimo triennio, in tale settore, l'impegno del Ministero sarà principalmente concentrato sulle attività di seguito elencate.

Recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni e degli ex IACP

Il “*Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica*”, di proprietà dei Comuni e degli ex Istituti autonomi per le case popolari, si articola in due linee.

La "linea A" comprende interventi di recupero di lieve entità, fino ad un importo di Euro 15.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2017) di 92,9 milioni di Euro. È finanziata con risorse statali derivanti dalle legge n. 80/2014 e dal decreto legge n. 185/2015. Il trasferimento dei fondi alle Regioni si è positivamente concluso nel 2017. E' in corso il monitoraggio degli interventi finanziati e non ancora terminati.

La "linea B" comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di Euro 50.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 440,23 milioni di Euro. E' finanziata con risorse statali derivanti dalle legge n. 80/2014.

Con la Legge di stabilità 2017, a valere sul fondo investimenti per le infrastrutture, è stato rideterminato il finanziamento per le annualità dal 2018 al 2029 in complessivi 321 milioni di Euro. Con decreto ministeriale 3 ottobre 2018, si è provveduto alla ripartizione delle risorse aggiuntive con modalità premiali a favore delle Regioni più virtuose.

L'attività del Ministero è rivolta alla tempestiva conclusione degli interventi, attraverso il monitoraggio della programmazione regionale, la verifica della capacità di spesa dei soggetti attuatori, la rilevazione di ritardi e criticità attuative, l'erogazione delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Numero alloggi recuperati per anno	Recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP	MIT	3.518	6.397	6.397	6.397

Tendenza attesa sugli indicatori BES

Dominio	Indicatore	FONTE	TENDENZA 2021	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023
4- Benessere economico	4.8 Grave deprivazione abitativa	ISTAT	↓	↓	↓

Soggetti che devono contribuire ai risultati attesi

Dipartimento per opere pubbliche, le risorse umane e strumentali Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali	Regioni	Comuni Ex IACP
- Emissione dei decreti di finanziamento - Monitoraggio delle opere in corso	- Emissione dei decreti di finanziamento - Monitoraggio delle opere in corso	Realizzazione delle opere finanziate nei tempi previsti

Fondo per la progettazione degli enti locali

La prima fase della realizzazione di un'opera pubblica è la "progettazione" della stessa. Si è potuto accertare che gli enti locali non sempre dispongono dei fondi necessari per la progettazione di fattibilità, che è obbligatoria per poter accedere ai finanziamenti.

Per risolvere il problema, è stato istituito, dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205, il fondo "*destinato al cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi degli enti locali per opere destinate alla messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche*", con una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2030.

Il fondo è destinato agli enti locali per la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di esclusiva proprietà dell'ente e con destinazione d'uso pubblico, con priorità agli edifici e alle strutture scolastiche, inseriti nella programmazione dell'ente.

Le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con decreto direttoriale della Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali.

Il Ministero provvede all'esame delle richieste degli enti locali, al cofinanziamento ed al monitoraggio degli stessi, nonché, in caso di inadempienza, al recupero delle risorse trasferite.

La nuova programmazione 2021 - 2023 tiene conto delle criticità della programmazione sperimentale 2018 - 2020 sia per quanto riguarda le finalità e la suddivisione delle risorse, che per le modalità di presentazione delle istanze, migliorandone alcuni aspetti e mantenendo, nel contempo, la struttura generale della procedura. Gli enti locali ammessi al finanziamento, a partire dalla data di pubblicazione del decreto di ammissione, devono pubblicare il bando di gara entro 3 mesi e devono aggiudicare il servizio di progettazione entro 270 giorni. Nel corso del 2021, il Ministero pubblica il bando di accesso al Fondo, gli Enti locali presentano le domande di ammissione al cofinanziamento, il Ministero approva l'elenco dei progetti ritenuti ammissibili, gli Enti locali bandiscono la gara per l'affidamento del servizio di progettazione, affidano il servizio, approvano il progetto e ricevono le previste quote di cofinanziamento.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Erogazione quote di finanziamento per anno	Approvazione progetti ammissibili ed erogazione quote di finanziamento	MIT	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per opere pubbliche, le risorse umane e strumentali Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali	Enti beneficiari
<ul style="list-style-type: none"> - Sottoscrizione convenzione con CdP - Pubblicazione bando - Istruttoria delle istanze - Ammissione al finanziamento dei progetti presentati - Emissione dei decreti di impegno e di pagamento - Monitoraggio dei progetti cofinanziati 	<ul style="list-style-type: none"> - Predisposizione e presentazione dei progetti al MIT - Affidamento della progettazione e inserimento dati di monitoraggio nella BDAP (banca dati pubbliche amministrazioni)

Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese

Il “Fondo per la progettazione degli interventi prioritari” è destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali. Le risorse, pari ad 80 milioni di euro distribuiti dal 2018 al 2020 dal decreto ministeriale n. 171 del 2019 e 30 milioni di euro reintegrati per l'annualità 2019 e ripartiti dal decreto ministeriale n. 594 del 2019, sono destinate alle 14 città metropolitane, ai Comuni capoluogo di provincia, ai Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, alle 15 Autorità di sistema portuale.

Alla fine del 2019 è stato pubblicato il decreto di approvazione e di impegno della spesa dell'elenco dei progetti ritenuti ammissibili. Nel corso del 2020 è stato erogato a ciascun beneficiario il 50% delle risorse richieste. Gli Enti beneficiari devono provvedere, alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio di progettazione e, entro 9 mesi, dall'inizio della procedura all'aggiudicazione del servizio di progettazione. L'aggiudicazione sblocca il restante 50% del finanziamento

che è erogato a richiesta dell'Ente. A giugno 2020 è stato pubblicato il bando per l'assegnazione dei 30 milioni di euro per i quali gli stessi beneficiari dovranno inviare le proposte che il Ministero approverà se ammissibili e impegnerà i fondi dei quali sarà erogato l'anticipo del 50% delle richieste. Gli Enti dovranno adempiere a quanto prescritto dai citati decreti.

Nel corso del 2021 proseguirà l'erogazione del finanziamento a saldo per i fondi di cui al decreto ministeriale n. 171 del 2019, dell'anticipo del 50% e del saldo a richiesta di quelli di cui al decreto ministeriale n. 594 del 2019.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Erogazione quote di finanziamento per anno	Approvazione progetti ammissibili ed erogazione quote di finanziamento	MIT	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per opere pubbliche, le risorse umane e strumentali Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali	Enti beneficiari
<ul style="list-style-type: none"> - Pubblicazione bando - Istruttoria delle istanze - Ammissione al finanziamento dei progetti presentati - Emissione dei decreti di impegno e di pagamento - Monitoraggio dei progetti cofinanziati 	<ul style="list-style-type: none"> - Predisposizione e presentazione dei progetti al MIT - Affidamento della progettazione

Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare

La legge di bilancio 2020 ha promosso il “*Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare*” al fine di concorrere alla riduzione del disagio abitativo, con particolare riferimento alle periferie, e di favorire lo scambio tra le varie realtà regionali.

Il Programma è finalizzato a riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi

e immobili pubblici, nonché a migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (*Smart City*).

Il Programma è destinato alle regioni, alle città metropolitane, ai comuni capoluoghi di provincia, la città di Aosta ed ai Comuni con più di 60.000 abitanti.

I termini e le modalità di presentazione delle proposte, l'entità massima del contributo, i criteri per la valutazione delle proposte, sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro per i beni e le attività culturali ed il turismo, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

La valutazione delle proposte è effettuata da un'Alta Commissione istituita presso il Ministero.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Erogazione quote di finanziamento per anno	Decreto di individuazione delle proposte ammesse al finanziamento – Decreti di impegno e pagamento	Pubblicazione decreto interministeriale 16.09.2020 (G.U. 16.11.2020)	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite

Tendenza attesa sugli indicatori BES

Dominio	Indicatore	FONTE	TENDENZA 2021	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023
4 - Benessere economico	4.8 Grave deprivazione abitativa	ISTAT	↓	↓	↓

Soggetti che devono contribuire ai risultati attesi

Dipartimento per opere pubbliche, le risorse umane e strumentali Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali	Alta Commissione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Enti territoriali e locali
<ul style="list-style-type: none"> - Predisposizione dei decreti interministeriali per la definizione delle modalità di presentazione delle proposte, dell'entità del contributo e dei criteri per la valutazione delle proposte - Erogazione quote di finanziamento - Monitoraggio delle opere 	<ul style="list-style-type: none"> - Valutazione delle proposte presentate 	<ul style="list-style-type: none"> - Presentazione delle proposte - Realizzazione opera

3.2.4 Sicurezza nelle varie modalità di trasporto

Obiettivo specifico: "Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto"

Nel campo della **sicurezza stradale**, l'obiettivo del Ministero è quello di consolidare la decrescita tendenziale del numero di morti provocati da incidenti stradali e del costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone, intervenendo sui tre fattori che ne sono la causa: i veicoli, i conducenti, le strade.

Gli interventi sui **veicoli** riguardano l'area delle omologazioni (accertamenti tecnici sui veicoli nuovi di fabbrica per consentirne l'immissione in circolazione), delle revisioni (accertamenti tecnici sui veicoli già in circolazione per verificarne il mantenimento dei requisiti di sicurezza), dei controlli casuali su strada.

Le prove di omologazione e di revisione sono svolte, oltre che da personale tecnico del Ministero, anche dalle strutture private cui è stata rilasciata apposita concessione, previa verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale. Nei confronti di tali imprese è prevista un'attenta attività ispettiva e di controllo.

I controlli su strada si rivolgono soprattutto ai veicoli commerciali, che sono sottoposti a controlli casuali con l'ausilio di 27 autoarticolati appositamente attrezzati.

Gli interventi sui **conducenti** coinvolgono attività di verifica del livello di conoscenza delle regole della circolazione stradale e di sensibilizzazione verso stili di guida più sicuri.

La formazione dei nuovi conducenti e l'aggiornamento dei conducenti cui la patente è stata sospesa è affidato alle autoscuole titolari di apposita licenza, rilasciata dalle Province a seguito di verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale. Nei confronti di tali imprese è prevista un'attenta attività ispettiva e di controllo.

La sensibilizzazione verso stili di guida più sicuri è attuata attraverso campagne stampa, radiofoniche e televisive.

Gli interventi sulle **strade** di interesse nazionale e sulle **autostrade** coinvolgono gli enti che le gestiscono.

Per il miglioramento, l'ammodernamento e l'estensione della rete stradale di interesse nazionale, il Ministero opera per il tramite di ANAS S.p.A., disciplinando i reciproci rapporti attraverso Contratti di programma, e provvedendo alla misurazione oggettiva dei parametri caratteristici dei servizi previsti dai Contratti di programma (manutenzione ordinaria e manutenzione straordinaria diffusa) ed al confronto dei parametri rilevati con gli indicatori di *performance* prefissati.

Il mantenimento in efficienza, il miglioramento e l'ammodernamento della rete autostradale sono affidati a società concessionarie, che, allo scopo, utilizzano le risorse finanziarie assicurate dai pedaggi pagati dagli automobilisti.

Il livello tariffario dei pedaggi è determinato, in base a regole prefissate, dal Ministero, che stipula con le concessionarie apposite convenzioni in cui sono elencati gli interventi che sono tenute ad eseguire ed i livelli di servizio che sono tenute a garantire, a fronte del livello tariffario riconosciuto.

Per l'accertamento del rispetto degli impegni convenzionali, il Ministero esegue periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sui livelli di servizio (manutenzione ordinaria e manutenzione straordinaria diffusa), mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi ed il loro confronto con gli *standard* prefissati.

Il rilevamento di non conformità degli interventi o dei livelli di servizio comporta l'applicazione di penali, oltre all'imposizione del ripristino della conformità.

Nel settore dei **trasporti ad impianti fissi** il Ministero svolge importanti funzioni per l'attivazione in sicurezza dei relativi sistemi. Tali impianti 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). In tale ambito, il Ministero, anche per il tramite dei suoi uffici territoriali, effettua, in fase di apertura dell'esercizio le istruttorie per il rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sui progetti, procede alle verifiche e alle prove funzionali su impianti a fune, linee

ferroviarie e sistemi di trasporto rapido di massa, svolge prove funzionali ai fini delle immissioni in servizio del materiale rotabile.

Inoltre, in fase di esercizio, vengono effettuate regolari verifiche periodiche.

In tema di sicurezza nel trasporto ferroviario, va detto che i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, Rete ferroviaria italiana, e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da due contratti di programma. Il primo contratto di programma "Parte investimenti" è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale mentre il secondo "Parte servizi" 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. L'obiettivo è focalizzato nella misura della qualità dei servizi attraverso l'analisi e la verifica degli specifici indicatori di performance previsti nel secondo contratto di programma, che riguardano: livello dei guasti, tempi di primo intervento, puntualità, sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente.

All'obiettivo sono associati due indicatori di **impatto in tema di sicurezza stradale**:

- riduzione del costo sociale degli incidenti con danni alle persone;
- riduzione del numero delle vittime in incidenti stradali.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro)	Rilevazione del costo sociale in base all'andamento degli incidenti stradali	MIT	16,9 MM€	16,69 MM€	16,62 MM€	16,55 MM€
N. Vittime in incidenti stradali	Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali	Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT	3.377	2.848	2.816	2.785

Tendenza attesa sugli indicatori BES

Dominio	Indicatore	FONTE	TENDENZA 2021	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023
1-Salute	1.5 Mortalità per incidenti stradali	ISTAT	↓	↓	↓

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

<p>Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi Direzione generale per le strade e le autostrade, la sorveglianza e la sicurezza sulle infrastrutture stradali, e la vigilanza sulle concessioni autostradali;</p>	<p>Società concessionarie autostradali</p>	<p>Anas S.p.A.</p>
<p>Verifiche sul rispetto dei livelli di servizio.</p>	<p>Rispetto dei livelli di servizio</p>	<p>Rispetto dei livelli di servizio</p>

<p>Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la sicurezza stradale</p>	<p>Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e navigazione</p>	<p>Soggetti concessionari di omologazioni e revisione veicoli</p>	<p>Autoscuole</p>
<ul style="list-style-type: none"> - campagne informative ed educative; - conduzione di servizi di infomobilità tramite il CCISS; - studi, ricerche, progetti ed applicazioni specifiche. 	<ul style="list-style-type: none"> - controllo su strada sui veicoli commerciali; - controlli di conformità sui concessionari delle omologazioni; - controlli ed ispezioni sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni; - controlli sulle autoscuole 	<ul style="list-style-type: none"> - prove di omologazione su veicoli nuovi di fabbrica; - prove di revisione su veicoli circolanti. 	<ul style="list-style-type: none"> - preparazione al conseguimento della patente di guida; - aggiornamento dei conducenti già in possesso di patente di guida

3.2.5 Trasporto pubblico locale

Obiettivo specifico: “Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale”

Il trasporto pubblico locale costituisce uno degli elementi caratterizzanti delle strategie del Ministero, che opera, nel settore, con l’obiettivo:

- di potenziare e valorizzare le **linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti**;
- di estendere la rete di **trasporto rapido di massa**;
- di rinnovare e migliorare il **parco veicolare**.

La materia è di competenza delle Regioni e degli Enti locali, che erogano i relativi servizi per il tramite di aziende di trasporto.

Il Ministero interviene trasferendo, alle Regioni ed agli Enti locali, le risorse finanziarie destinate a coprire:

- in tutto o in parte (cofinanziamento), gli investimenti in infrastrutture, impianti e materiale rotabile;
- la spesa per l'erogazione dei servizi di trasporto ritenuti necessari per la collettività, ma non sostenibili finanziariamente dalle aziende di trasporto.

Quanto al potenziamento ed alla valorizzazione delle **linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti**, il Ministero effettua un'attenta opera di monitoraggio e vigilanza sugli enti attuatori degli interventi, provvedendo all'erogazione delle quote di cofinanziamento previste, solo a seguito:

- dell'accertamento dello stato di avanzamento dei lavori e della loro rispondenza ai progetti ammessi a contributo;
- dell'avvenuto pagamento della quota di cofinanziamento a carico dell'Ente locale. Provvede, inoltre, alla sospensione dei finanziamenti, nel caso in cui accerti che gli interventi eseguiti non siano corrispondenti a quelli ammessi a contributo, riprendendone l'erogazione solo se l'Ente beneficiario garantisce la sua quota di cofinanziamento a copertura delle varianti che comportino maggiori costi.

Quanto all'estensione del **trasporto rapido di massa**, sono state individuate, in 12 città metropolitane, le infrastrutture di trasporto ferroviario urbano, sia metropolitano che tramviario, da avviare a completamento grazie agli stanziamenti previsti nel Piano Metro e nel contratto di programma RFI.

Gli interventi programmati sono tesi alla riduzione del *gap* infrastrutturale rispetto alla media europea ed alla creazione di nuovi collegamenti d'interscambio per favorire una migliore sinergia tra le diverse componenti del sistema metropolitano.

Quanto al rinnovo ed al miglioramento del parco veicolare, il Ministero, grazie al **Fondo finalizzato all'acquisto di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale** istituito con la legge di stabilità 2016, sta promuovendo l'acquisizione in tempi rapidi, data l'attuale vetustà del parco circolante, di materiale rotabile su gomma e su ferro, per poter raggiungere, aumentando i tassi di sostituzione, gli standard europei in tema di accessibilità per persone a mobilità ridotta e di riduzione delle emissioni inquinanti.

L'obiettivo è quello di acquisire, nuovi veicoli, con modalità di acquisto tali da garantire la più ampia partecipazione del mercato dei costruttori e spingendo sull'introduzione di mezzi con alimentazione alternativa (elettrica, metano, ibrida).

In affiancamento alle linee strategiche appena descritte, il Ministero:

- monitora l'utilizzo dei finanziamenti statali trasferiti agli enti locali per il miglioramento della mobilità dei pendolari e la qualità dei servizi di trasporto;
- gestisce l'infrastruttura telematica dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale, integrandone i dati con quelli del Centro elaborazione dati della motorizzazione.

L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale ha lo scopo di creare una banca dati, collegata a quelle regionali, per assicurare una verifica

uniforme dell'andamento del settore e del processo di riforma in atto, nonché quello di presentare alle Camere un rapporto annuale sullo stato del trasporto pubblico locale, contribuendo, in tal modo, a migliorare la conoscenza dei fenomeni della mobilità urbana ed incentivare la definizione di strumenti di pianificazione e di politiche di mobilità sostenibile.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Numero di nuovi treni acquisiti	Monitoraggio dell'acquisizione di nuovi treni	MIT	58	154	3	0
Numero di nuovi autobus immessi in circolazione	Monitoraggio dei nuovi autobus immessi in circolazione	MIT	1.665	1.918	0	0
Rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei contributi statali e regionali	Il rapporto misura l'efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario	MIT	37,72	29,50%	29,51%	32%

Tendenza attesa sugli indicatori BES

Dominio	Indicatore	FONTE	TENDENZA 2021	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023
10-Ambiente	10.1 Emissioni di CO2	ISTAT ISPRA	↓	↓	↓
10-Ambiente	10.5. Qualità dell'aria urbana – PM10	ISTAT	↑	↑	↑
10-Ambiente	10.6. Qualità dell'aria urbana – Biossido di azoto	ISTAT	↑	↑	↑
10-Ambiente	10.9 Soddisfazione per la situazione ambientale	ISTAT	↑	↑	↑
11 - Qualità dell'aria	12.8 Posti-Km offerti dal TPL	ISTAT	↑	↑	↑
11 - Qualità dell'aria	12.9 Tempo dedicato alla mobilità	ISTAT	↓	↓	↓
11 - Qualità dell'aria	12.10 Soddisfazione dei servizi di mobilità	ISTAT	↑	↑	↑

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento i trasporti e la navigazione Direzione generale per il trasporto pubblico locale, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale	Regioni	Comuni	Aziende di trasporto
- Monitoraggio delle attività poste in essere - Emissione dei decreti di cofinanziamento	- Monitoraggio delle attività poste in essere - Emissione dei decreti di cofinanziamento	Monitoraggio delle attività finanziate	Messa in esecuzione delle attività finanziate

3.2.6 Riqualficazione dei collegamenti ferroviari

Obiettivo specifico: “Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualficazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all’attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci”

La politica del Ministero in tema di trasporto ferroviario pone al centro i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, promuovendo:

- la mobilità di passeggeri e merci;
- il collegamento dei gangli vitali del Paese - città, poli industriali e luoghi di maggiore interesse turistico - garantendo, nel contempo, sufficienti livelli di accessibilità alle aree più periferiche e meno servite da servizi pubblici;
- la connessione con i corridoi e le reti europee TEN-T;
- il consolidamento della tendenza all’aumento del trasporto ferroviario di passeggeri e di merci - dovuto all’attivazione dei servizi di Alta Velocità ed a forme di incentivazione sui collegamenti nazionali da e per il Sud – per raggiungere i tassi di crescita dei più importanti Paesi europei;
- il sostegno alle politiche industriali, della sicurezza, della sostenibilità ambientale, la qualità della vita, della competitività delle aree urbane e metropolitane;
- ed operando per intensificare:
 - la manutenzione e l’estensione dell’infrastruttura ferroviaria;
 - l’integrazione con le altre infrastrutture di trasporto, in ottica multimodale, per offrire una struttura di reti e servizi integrati;
 - il potenziamento delle direttrici ferroviarie di maggior interesse per il traffico merci, con particolare riguardo ai valichi alpini, alle tratte di adduzione ai principali porti commerciali - la trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste, le due direttrici costiere – ed agli ambiti industriali del Lazio, della Campania e della Puglia.

Gli interventi sulla **rete** sono attuati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI, e sono previsti negli atti convenzionali – un atto di concessione e due contratti di programma – che disciplinano e regolano i rapporti tra il Ministero – RFI. Il primo Contratto di programma disciplina gli investimenti in infrastrutture, il secondo le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Entrambi i contratti di programma prevedono forme di verifica sulle attività pianificate e specifiche penali a fronte del mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Gli interventi sulla **regolarità dell'esercizio** sono attuati da Trenitalia e sono contenuti nel Contratto di servizio Ministero-Trenitalia, che determina le percentuali di copertura, puntualità e qualità dei servizi erogati, nonché le attività di liberalizzazione poste in essere attraverso il rilascio delle licenze e dei titoli equiparati.

Gli interventi finalizzati a promuovere lo **spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia** sono attuati, anche, tramite l'erogazione degli incentivi a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro, a favore delle imprese ferroviarie, degli operatori del trasporto multimodale e delle aziende che utilizzano, per la consegna dei loro prodotti, il trasporto intermodale ferroviario.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Traffico passeggeri	Milioni-km di viaggiatori previsti nel contratto di servizio Trenitalia	Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario)	3.794,6	4.161,1	4173,6	4179,9

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture a rete e i sistemi informativi Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie	Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	Trenitalia
- Monitoraggio opere - Monitoraggio servizi - Erogazione incentivi	Esecuzione delle opere	Rispetto dei livelli di servizi previsti nel Contratto di servizio

3.2.7 Accessibilità degli scali portuali

Obiettivo specifico: “Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l’accessibilità lato mare e lato terra”

L’evoluzione dei traffici in Italia degli ultimi anni è caratterizzata da un generalizzato aumento dei volumi, in particolare del trasporto marittimo. Nello specifico, è dal 2014 che si manifestano segnali evidenti di ripresa con la modalità marittima con un incremento del 6,7%, supportato soprattutto dal traffico ro-ro (var.2014-2018 +27,3%).

Negli ultimi mesi del 2018, il commercio marittimo ha, tuttavia, cominciato a risentire di alcune criticità legate al rallentamento della crescita economica cinese ed all’applicazione dei dazi su alcune primarie relazioni commerciali. Conseguentemente anche il traffico marittimo merci italiano ne ha risentito, registrando un leggero calo rispetto all’anno precedente (-1,2%) senza tuttavia intaccare la buona performance del comparto merci marittimo cresciuto del 6,7% dal 2014, passando da 460 Mln ad oltre 491 Mln di tonnellate movimentate nel 2018 nei porti italiani.

Anche lato passeggeri, appaiono confermate, nello stesso periodo, le buone *performances* del trasporto marittimo, con un deciso recupero del traffico crocieristico rispetto agli anni precedenti.

Il Ministero, allo scopo di sostenere e consolidare i positivi trend di crescita:

- eroga sovvenzioni, contributi di avviamento e finanziamenti per il ripianamento degli oneri derivanti dalla ristrutturazione dei servizi alle società assuntrici di servizi marittimi, nonché compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale;
- effettua rilevazioni sistematiche sulle quantità di merci e di passeggeri trasportati dalle compagnie assistite e dai servizi di navigazione interna, nonché sulla consistenza delle navi;
- monitora l’avanzamento fisico e finanziario degli interventi di sviluppo e manutenzione dei porti realizzati dalle Autorità di sistema portuale (Adsp), anche per individuare e risolvere eventuali criticità nell’avanzamento dei lavori;
- vigila, sotto il profilo amministrativo-contabile, sulle Adsp e sui flussi finanziari ad esse diretti;
- valuta le proposte di interventi di manutenzione e infrastrutturali avanzati dai Provveditorati interregionali per le opere pubbliche ed assegna ai medesimi le risorse finanziarie occorrenti;
- promuove l’utilizzo delle Autostrade del mare, anche attraverso il miglioramento dell’accesso ai porti lato terra e lato mare;
- gestisce il programma di incentivazione di miglioramento dei servizi marittimi al fine di incentivare lo *shift* modale e decongestionare la rete viaria (c.d. misura *marebonus*, introdotta con l’art. 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n.

208, ed attuata con Regolamento di cui al decreto interministeriale del 13 settembre 2017, n.176).

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Incremento percentuale, rispetto all'anno precedente, delle merci trasportate	Incremento delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	58.573 (Milioni di tonnellate/Km)	+0,3%	+0,3%	+0,3%
Incremento percentuale, rispetto all'anno precedente, dei passeggeri trasportati	Incremento dei passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	3.522 (Milioni di passeggeri/Km)	>=50%	>=40%	=10%

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici Provveditorati regionali alle opere pubbliche	Autorità di sistema portuale
<ul style="list-style-type: none"> - Monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere - Analisi ed avvio a soluzione delle criticità rilevate in corso di monitoraggio - Rendicontazione dell'attività svolta, con evidenziazione di eventuali elementi di criticità e con l'indicazione di eventuali suggerimenti correttivi 	Gestione delle opere di riparazione e ricostruzione di opere marittime danneggiate dalle mareggiate	Gestione degli interventi infrastrutturali finanziati

3.2.8 Salvaguardia della vita in mare e sicurezza della navigazione

Obiettivo specifico: “Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l’efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale”

Il Centro di responsabilità amministrativa - Capitanerie di porto - del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l’organismo nazionale titolare della funzione per il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (regolamentati dalla Convenzione di Amburgo) e responsabile per l’esercizio delle funzioni di ricerca e salvataggio in mare, di disciplina, monitoraggio e controllo del traffico navale, di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo – sia in termini di *safety* che di *security*.

Per l’espletamento di tali attività, oltremodo rilevanti sia sotto l’aspetto sociale sia per i riflessi economici che derivano dal settore marittimo, il personale militare impiegato presso i Comandi/Uffici territoriali si avvale della propria articolazione operativa (la Guardia costiera)

L’obiettivo pluriennale tende, come meglio specificato nel paragrafo relativo alla pianificazione annuale:

- ad assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell’organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo;
- al continuo miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di *Safety (Flag State Control e Port State Control)* e *Security (Maritime Security)* e quelle di controllo ai Centri di formazione del personale marittimo e agli Organismi di valutazione degli equipaggiamenti marittimi;
- a mantenere in efficienza, anche attraverso l’ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione
- a rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell’Unione Europea.

Il perseguimento dell’obiettivo è ovviamente vincolato alle disponibilità finanziarie che si renderanno fruibili negli anni a venire.

Queste ultime, infatti, dovranno essere tali da consentire sia le fondamentali implementazioni di risorse strumentali e umane, sia i necessari adeguamenti e aggiornamenti. In tale contesto, rafforzando anche la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale, i risultati attesi si concretizzeranno in:

- miglioramento della percentuale dei soccorsi gestiti con intervento di mezzi della Guardia costiera, rispetto a quelli gestiti con altre modalità;
- riduzione della percentuale delle “*Missed inspection*” (mancate ispezioni) alle navi con *Priority 1* (di Priorità 1). Sono definite così, a livello comunitario, le navi straniere che approdano nei porti nazionali e che per tipologia di nave, bandiera e compagnia di navigazione, sono considerate più a rischio e, pertanto, ispezionate nell’area europea con una maggior frequenza, in modo tale da verificarne il rispetto degli standard di sicurezza e, in caso negativo, impedirne la navigazione fino all’avvenuto ripristino degli stessi. Il legislatore comunitario ha fissato come percentuale di mancate ispezioni il 5% e il 10%, in base al profilo nave. L’obiettivo che si prefigge la componente specialistica PSC (*Port State Control*) del Corpo, invece, è di portare questo valore sempre più tendente allo zero, così da avere il maggior livello di sicurezza possibile. Tuttavia, considerato il numero delle *missed* che possono nascere a causa di taluni limiti tecnico-operativi del sistema Thetis, attualmente in uso nella regione europea, l’obiettivo è mantenere tale indicatore, a regime, al target di 0,50 %.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET T 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Percentuale di intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera, rispetto alle operazioni di soccorso gestite/coordinate	Banca dati IMRCC (<i>Italian Maritime Rescue Coordination Centre</i>)	80%	82%	82,5%	83%
Percentuale di missed inspection rispetto alle navi con Priority 1 approdate nei porti nazionali	Sistema THETIS (sistema informativo europeo)	0,60%	0,50%	0,50%	0,50%

Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
Capitanerie di porto	Servizi di Guardia costiera degli Stati esteri aderenti alla Convenzione di Amburgo ed al MoU (<i>memorandum of understanding</i>)

3.2.9 *Vigilanza litorale marittimo*

Obiettivo specifico: “Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto”

L'obiettivo è finalizzato a rafforzare le attività di vigilanza che il Corpo delle Capitanerie di Porto effettua, attraverso le molteplici e diversificate componenti operative, lungo tutto il litorale marittimo, per contrastare fenomeni di abusivismo demaniale e condotte illecite nelle attività ludiche e di diporto nautico, nonché per verificare la corretta osservanza delle normative di settore in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero e delle sue risorse. Tale obiettivo è attuato attraverso l'attività di polizia marittima che il personale militare Corpo delle Capitanerie di Porto, appositamente formato, espleta in mare, lungo tutto il litorale marittimo e nei porti.

In particolare, per realizzare la vigilanza sulla navigazione da diporto, vengono programmate ed eseguite ispezioni alle unità da diporto, al fine di verificare la prevista documentazione di bordo e le dotazioni di sicurezza prescritte dalla normativa di riferimento. Inoltre, si eseguono verifiche sull'attività diportistica in genere per scongiurare quei comportamenti che possano costituire un pericolo per la balneazione, con particolare riguardo al possesso ed alla validità dei titoli/abilitazioni previsti per la conduzione delle unità stesse, nonché alle attività di locazione/noleggio e al rispetto delle specifiche Ordinanze emanate per la salvaguardia dei bagnanti e dell'utenza del mare in generale.

Per prevenire, invece, i fenomeni di abusivismo demaniale e reprimere quelli perpetrati, nonché per verificare la corretta osservanza delle clausole apposte nelle concessioni demaniali marittime, si predispongono specifici piani di intervento, anche in sinergia con le altre forze di polizia locali e non, per tutelare gli interessi dominicali ma anche per garantire il libero accesso al litorale fruibile.

In ambito portuale, inoltre, il personale militare del Corpo svolge attività di polizia per verificare il rispetto delle ordinanze sulla circolazione stradale in tali contesti particolarmente critici. Infine, la tutela dell'ambiente marino e costiero e delle sue risorse è realizzata attraverso mirate operazioni di polizia marittima volte a: contrastare fenomeni di inquinamento marino; tutelare il patrimonio archeologico sommerso; verificare il rispetto della normativa inerente la filiera della pesca marittima.

La costante vigilanza ed i connessi controlli sulle predette attività, in funzione delle risorse disponibili e in sinergia con altre Forze di polizia locali e non, si ritiene possano portare, a lungo termine, tra i benefici di diversa natura economico-sociale,

anche quelli di una diminuzione degli illeciti e, dunque, una minore consistenza delle infrazioni accertate.

Nella fase iniziale, invece, si suppone che l'intensificazione delle attività di controllo porti ad un maggior riscontro di infrazioni, rispetto al dato accertato nel 2019, secondo gli incrementi percentuali stimati negli obiettivi specifici che seguono.

INDICATORE	FONTE	BASELINE (2019)	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Variazione percentuale del numero di infrazioni accertate nel contrasto all'abusivismo demaniale	Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo)	1110	≥ 0,1%	≥ 0,2%	≥ 0,3%
Variazione percentuale del numero di infrazioni accertate in ordine al rispetto delle Ordinanze emanate per la sicurezza balneare	Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo)	3059	≥ 0,1%	≥ 0,2%	≥ 0,3%

Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
Capitanerie di porto e Uffici dipendenti	Forze di polizia presenti in mare e lungo le coste

4. PIANIFICAZIONE ANNUALE

La pianificazione annuale, declinando gli obiettivi triennali descritti al punto 3, individua gli obiettivi per l'anno in corso, delineando i risultati attesi attraverso opportuni indicatori e relativi target.

Gli obiettivi annuali rappresentano, quindi, i traguardi intermedi da raggiungere al fine di assicurare il conseguimento dell'obiettivo triennale cui si riferiscono.

Il legame esistente fra i due orizzonti programmatici, triennale ed annuale, è reso anche graficamente evidente riportando, per ciascun obiettivo annuale:

- l'obiettivo triennale di riferimento;
- il quadro dei risultati attesi per il triennio 2021 – 2023;
- il risultato atteso per il 2021;
- i soggetti coinvolti e le attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo annuale;
- gli indicatori di calcolo del grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati ai soggetti coinvolti.

La grafica riportata evidenzia anche la filiera di *governance* istituzionale multilivello, con soggetti anche esterni al Ministero, coinvolta nel raggiungimento degli obiettivi.

4.1 Obiettivi annuali “Dighe e reti idriche”

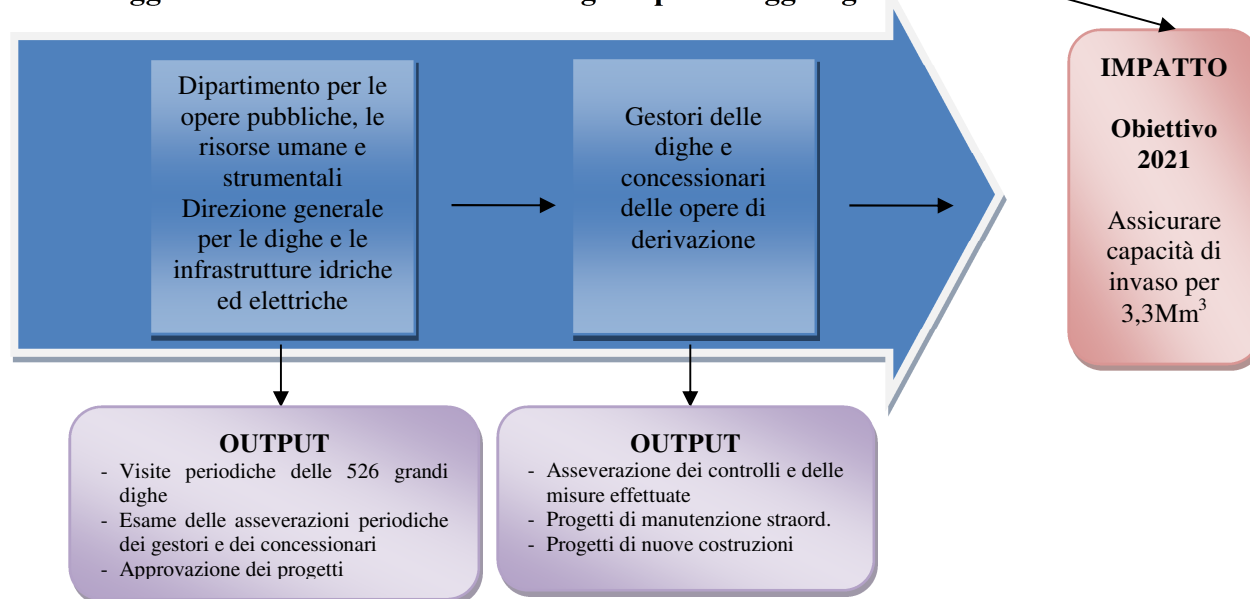
<i>Obiettivo triennale</i>	<i>Obiettivi annuali</i>
Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche	Svolgimento delle visite di vigilanza. Esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie. Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe. Vigilanza sui lavori e sull'esercizio
	Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche e degli interventi del Piano Nazionale per il settore idrico, di cui all'art. 1, comma 516, legge 205/2017
	Attuazione e monitoraggio delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019

DIGHE

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in milioni di m ³	Mantenere ed incrementare la capacità di invaso	MIT	3,3m	3,3 Mm ³	3,3 Mm ³	3,3 Mm ³

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1: *“Svolgimento delle visite di vigilanza. Esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie. Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe. Vigilanza sui lavori e sull'esercizio”.*

Attività annuale: l'attività è mirata al controllo della sicurezza delle “Grandi dighe”, intese come sistema costituito dall'invaso, dallo sbarramento e dalle opere complementari e accessorie. L'attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n. 1363 "Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l'esercizio delle dighe di ritenuta" e dalle norme tecniche di cui al D.M. emanato in data 26 giugno 2014.

L'obiettivo 2021 è quello di assicurare una capacità di invaso di 3,3 Mm³, attraverso una serrata attività di vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, di esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai concessionari, di approvazione dei progetti, e si articola nelle seguenti azioni:

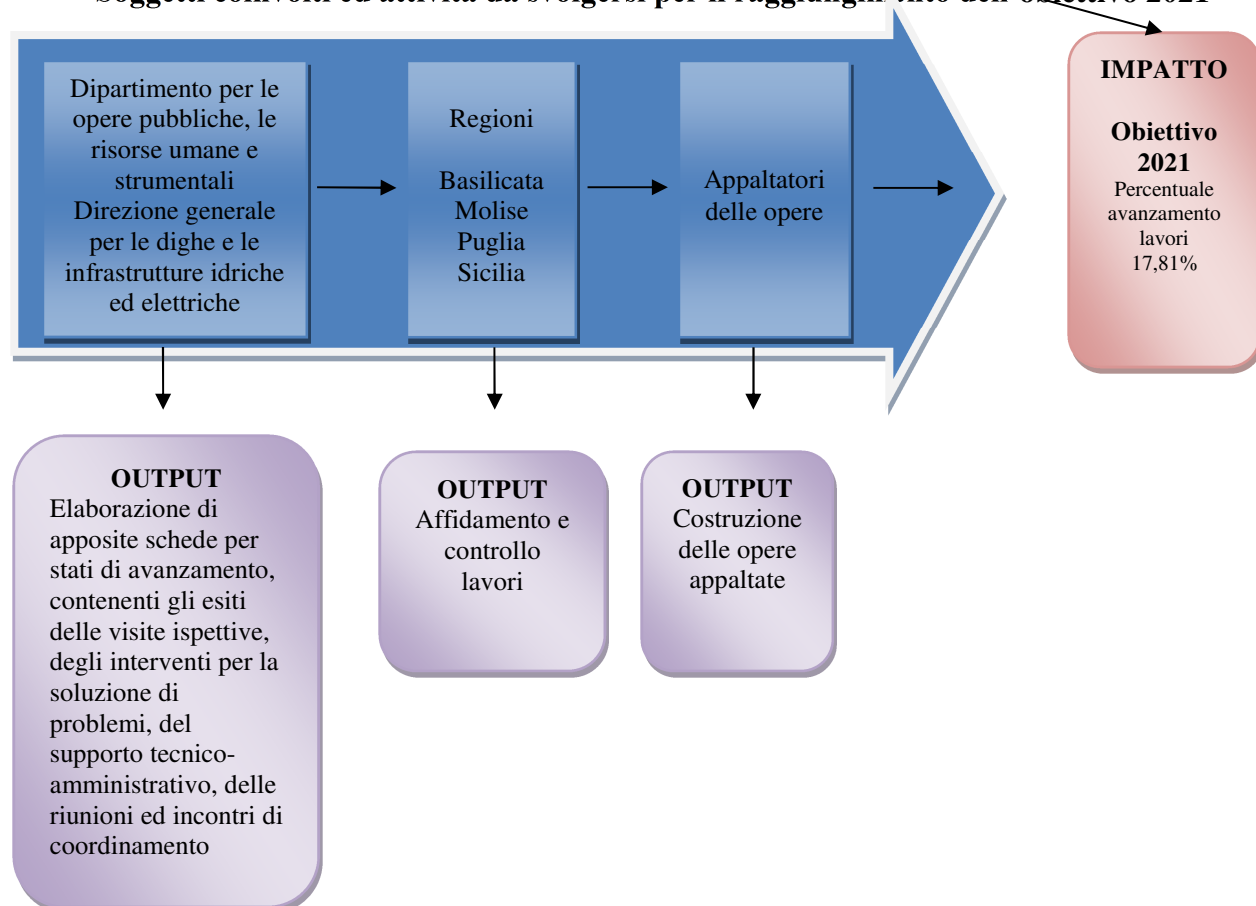
- esaminare tutti i progetti e le perizie presentate dai concessionari;
- effettuare, in corso d'anno, almeno 2 visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe e delle opere di derivazione, per ciascuna delle 526 grandi dighe;
- esaminare tutte le asseverazioni presentate dai concessionari;
- rendicontare l'attività svolta con individuazione degli elementi di criticità, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. progetti istruiti /N. progetti presentati;
- N. visite / 2 x N. dighe in costruzione o in esercizio secondo programma;
- N. asseverazioni esaminate / N. asseverazioni presentate;
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità (SI/NO).

RETI IDRICHE**Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi**

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale)	Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere	MIT		17,81%	24,75%	33,00%

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021

Obiettivo annuale n. 2: “Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche e degli interventi del Piano Nazionale per il settore idrico, di cui all'art. 1, comma 516, legge 205/2017”

Attività annuale: l'attività annuale è mirata ad assicurare l'incremento della disponibilità di risorse idriche nelle zone interessate dai lavori, attraverso la vigilanza sui soggetti attuatori affinché garantiscano il rispetto dei tempi di realizzazione delle opere di seguito indicate.

OPERE	IMPORTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO IN MILIONI DI EURO
Regione Sicilia - Comune di Catania - Riuso delle acque depurate dal depuratore di Catania	7,25
Regione Emilia Romagna. -CB Piacenza - Traversante Mirafiori in Comune di Rivergaro e Gazzola (PC) riorganizzazione funzionale delle derivazioni irrigue nell'aerale Val Trebbia (PC)	8,75
Regione Sardegna- CB della Gallura - Intervento di rifacimento e risanamento del canale adduttore alimentato dalla diga sul Fiume Liscia a Calamaiu	19,47
Regione Veneto- Consorzio LEB- Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB	20,00
Regione Lombardia- CB Est Ticino Villorosi- Impermeabilizzazione del Canale principale Villorosi nei Comuni di Somma Lomabardo, Vizzola ticino, Anconate, Busto Garolto e Parabiago alle progr. Km 3+494 alla progr. Km 6+086, progr.25+735 alla progr. 35+100	20,00
Regione Puglia- CB della Capitanata- Ammodernamento del sistema di acquisizione elaborazione e trasmissione dati dell'impianto di monitoraggio e telecontrollo dell'adduzione primaria dei distretti 9/10/11 del comprensorio irriguo del Fortore	5,00
Regione Toscana - EAUT- Opere di adduzione primaria dal serbatoio sul fiume Chiascio 2° lotto - 2° stralcio - 3°substralcio.	17,27
Regione Emilia Romagna. -CB Emilia Centrale - Realizzazione di una cassa di espansione per laminazione delle piene e accumulo idrico a scopo irriguo Cavo Bondeno in Comune di Novellara (RE).	10,00
Regione Veneto-CB Alta Pianura Veneta- Interventi strutturali volti al risparmio idrico, al miglioramento dell'efficienza della rete di canali a cielo aperto e al risanamento delle acque da contaminazione PFAS nei comuni di Cologna Veneta, Zimella, Lonigo e Alonte ricadenti in area rossa. Opere connesse al canale LEB nel bacino Ronego Nord 09_RO_117.	5,00
Regione Sardegna - CB della Nurra- Ottimizzazione e razionalizzazione sistema di adduzione sistema Nurra. Completamento lotto 3.	8,4

L'obiettivo 2021 è quello di far rispettare i tempi di avanzamento dei lavori, attraverso:

- il monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario con individuazione degli elementi di criticità ed elaborazione di eventuali proposte di soluzione;
- la predisposizione di una relazione finale al Ministro per il tramite OIV.

Indicatori:

- N. schede elaborate / N. opere monitorate;
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO).

Obiettivo annuale n. 3: *“Attuazione e monitoraggio delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019”*

Attività annuale: l'attività annuale è mirata a consentire il monitoraggio della realizzazione delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019. Il DPCM prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscriva, preliminarmente, apposite convenzioni con i soggetti realizzatori degli interventi e, successivamente, eroghi il primo rateo di acconto delle risorse finanziate affinché vengano avviate le procedure di affidamento.

Nell'ambito di tale attività sono previste le seguenti azioni:

sottoscrizione delle convenzioni con i soggetti beneficiari;

erogazione decreti di erogazione delle risorse;

rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte,

per le quali sono previste i seguenti

Indicatori:

N. convenzioni stipulate / N. convenzioni da stipulare;

N. decreti emanati / N. convenzioni stipulate

Trasmissione della Relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO).

4.2 Obiettivi annuali “Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accesso ai territori”

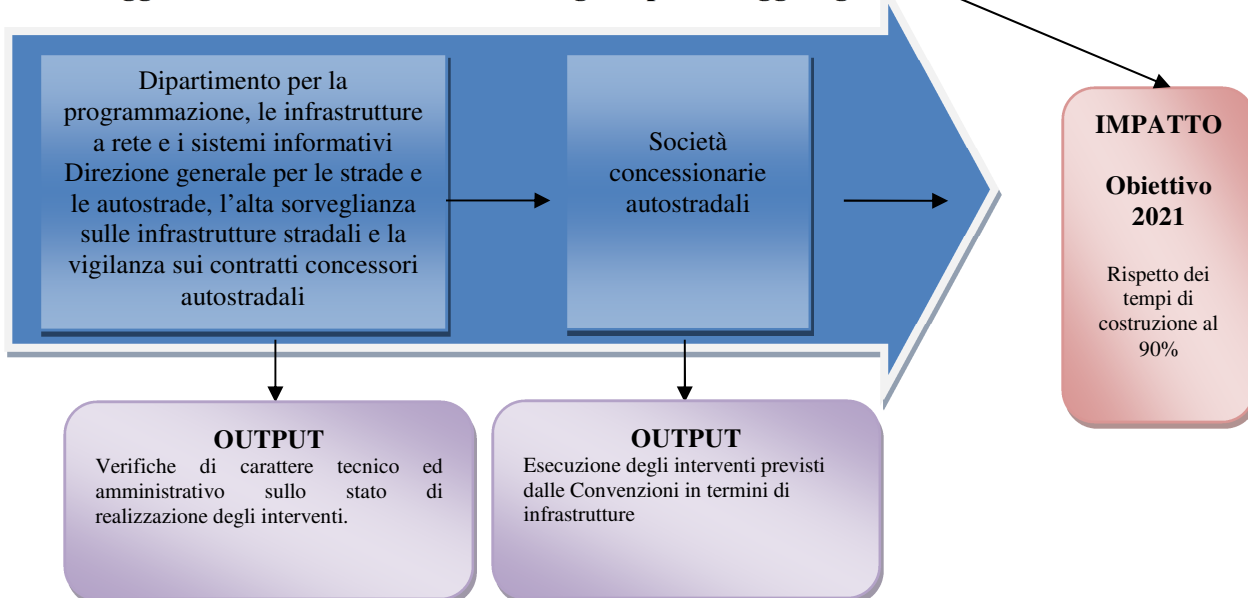
Obiettivo triennale	Obiettivi annuali
Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori	Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali
	Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A.
	Monitoraggio e finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie
	Definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, con le modalità e i tempi previsti dall'articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162

Le autostrade

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale)	Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere	MIT	75%	90%	95%	100%

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1: *“Vigilanza e monitoraggio delle opere delle concessionarie autostradali”*

Attività annuale: Il mantenimento in efficienza, il miglioramento e l’ammodernamento della rete autostradale sono affidati a società concessionarie, che, allo scopo, utilizzano le risorse finanziarie assicurate dai pedaggi pagati dagli automobilisti.

Il livello tariffario dei pedaggi è determinato, in base a regole prefissate, dal Ministero, che stipula con le concessionarie apposite convenzioni in cui sono elencati gli interventi che sono tenute ad eseguire ed i livelli di servizio che sono tenute a garantire, a fronte del livello tariffario riconosciuto. Nell’esercizio delle funzioni di vigilanza nei confronti delle Società concessionarie di autostrade, il Ministero esegue periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi riportando le risultanze delle verifiche in schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera.

Per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto del programma degli interventi, il Ministero assicura, inoltre, continuo supporto tecnico-amministrativo per la soluzione dei problemi incontrati dai soggetti attuatori anche indicendo apposite riunioni o promuovendo incontri con le figure istituzionali coinvolte e svolgendo un’azione proattiva che, a fronte delle criticità riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse.

L’obiettivo 2021 è quello di far rispettare i tempi di realizzazione delle opere di seguito indicate:

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarole Rocca. Tibre. 1° lotto: Fontevivo - Trecasali - Terre Verdiane	254,20
Autostrada A8 Milano - Varese. Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 2	60,90
Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1	179,40
Autostrada A4 Milano - Brescia. Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1	154,80
Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 2	383,20
Autostrada A4 Milano - Brescia. Interventi di ammodernamento ed adeguamento dal km 121+000 al km 124+975. Lotto 2.3	26,50
Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate)	77,80
Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2	169,60
Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano. Lotto di completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	57,50
Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord	146,30
Totale	1.510,20

L'obiettivo si articola nelle seguenti azioni:

- attività di vigilanza sulle opere in corso di esecuzione con individuazione degli elementi di criticità ed elaborazione delle eventuali proposte di soluzione;
- monitoraggio avanzamento fisico opere
- Rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

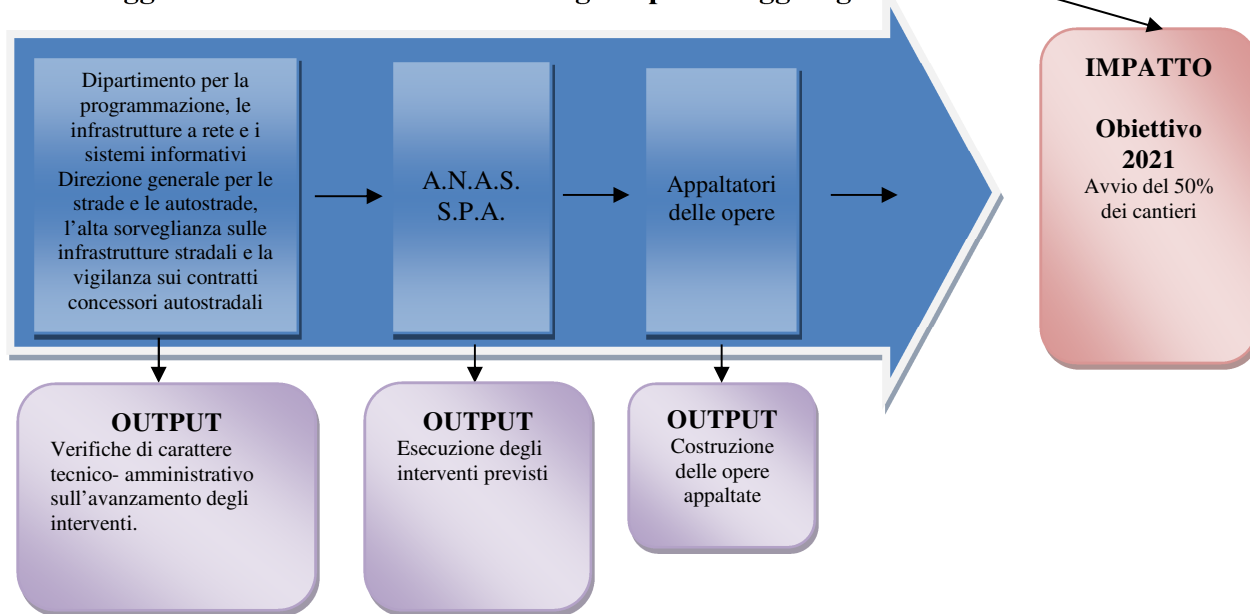
- N. schede elaborate/N. opere monitorate
- N. ispezioni effettuate / N. ispezioni programmate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Le strade di interesse nazionale

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Percentuale dei cantieri avviati sul totale delle opere	Rispetto dei tempi previsti per l'avvio dei cantieri	MIT	42%	50%	56%	66%

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 2 “Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS SpA”.

Attività annuale: Per il miglioramento, l’ammodernamento e l’estensione della rete stradale di interesse nazionale, il Ministero opera per il tramite di ANAS S.p.A., disciplinando i reciproci rapporti attraverso Contratti di programma, suddivisi in “investimenti” e “servizi”, e Convenzioni. Per la parte “investimenti”, il Ministero provvede alla vigilanza ed al controllo tecnico-operativo sui lavori e sul rispetto dei tempi previsti, nonché alla gestione dei finanziamenti ad essi destinati.

Nell'esercizio delle funzioni di vigilanza nei confronti dell'ANAS, il Ministero esegue periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sullo stato di realizzazione degli interventi riportando le risultanze delle verifiche in schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera.

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

Il Ministero deve assicurare il coordinamento operativo e il monitoraggio come stabilito all'art. 4, comma 4, nonché, in via generale, le funzioni previste dall'art. 4, comma 3, dell'ordinanza n. 408/2016 del Programma (PIANO SISMA 2016) e ai sensi dell'ordinanza n. 444/2017 esegue, attraverso sopralluoghi sui cantieri di cui al predetto Programma, periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo volte a verificare lo stato di realizzazione degli interventi e la coerenza rispetto alla programmazione. Le risultanze delle verifiche sono illustrate in schede appositamente predisposte al fine di monitorare eventuali ritardi o ricorso a varianti in corso d'opera.

L'obiettivo si esplica, pertanto, attraverso le seguenti attività:

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

Di seguito, l'elenco delle opere oggetto di obiettivo per il 2021.

OPERE	Importo lavori
S.C. Matera - S.C. Vallecchia (AP) - Interventi di ripristino della transitabilità, reti paramassi e corpo stradale	4.197.139,72
S.P. 168 "Agelli-Pastina" - Interventi di stabilizzazione del versante	6.094.612,93
S.S. 685 Tre Valli Umbre - Lavori urgenti di ripristino del versante e posa in opera di barriere paramassi al km 45+000 circa	998.706,55
S.S. 4 - Lavori di ripristino delle strutture del Viadotto Cantoniere tra il km 135+993 e il km 136+419 dissestato a seguito degli eventi sismici	3.595.869,05
Ex S.S. 80 - Interventi di ripristino del viadotto S. Gabriele	2.300.000,00
Totale	17.186.328,25

L'obiettivo si articola nelle seguenti azioni:

- Sopralluoghi a campione sui cantieri e relativa rendicontazione dello stato di avanzamento degli stessi in relazione alle previsioni programmatiche.
- Rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate, delle ricadute sull'attuazione del Programma e delle eventuali soluzioni da proporre, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

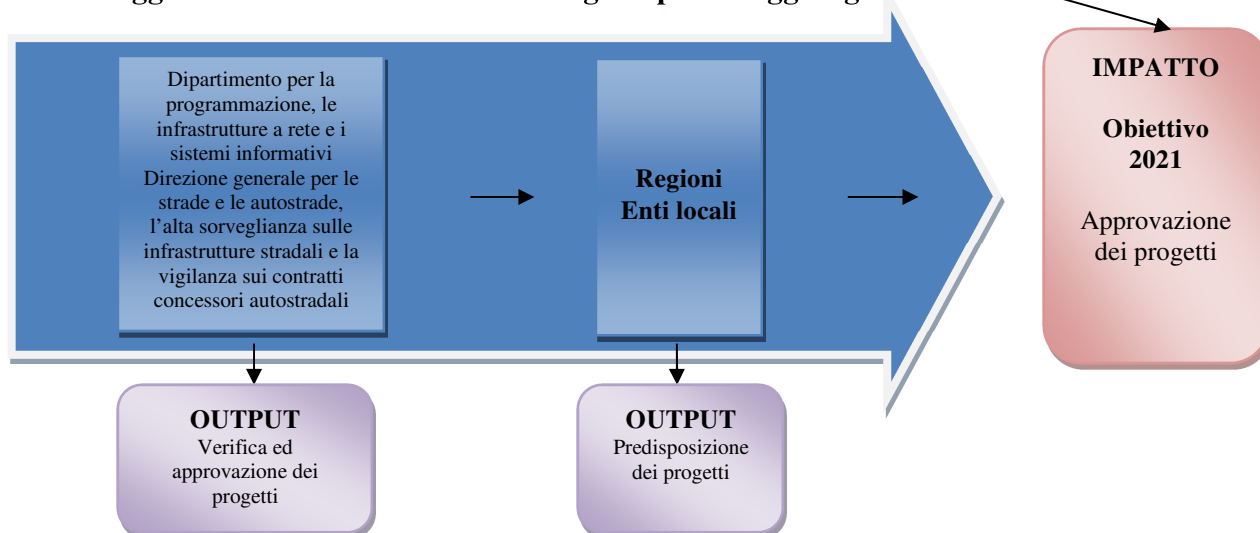
- N. sopralluoghi/N. opere monitorate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

La mobilità cicloturistica

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Passi procedurali di attuazione	Avanzamento dei previsti passi procedurali	MIT	Trasmissione progetti	Approvazione dei progetti	Affidamento lavori	Esecuzione delle opere

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 3 “Monitoraggio e finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie”

Attività annuale: La legge di stabilità 2016 ha stanziato 91 milioni di euro, per gli anni 2016, 2017 e 2018, per la progettazione e la realizzazione dei seguenti percorsi ciclistici prioritari:

- Verona-Firenze (Ciclovie del Sole);
- Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO);
- Caposele (AV) - Santa Maria di Leuca (LE), attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese);
- Grande Raccordo Anulare delle Biciclette di Roma (GRAB).

La legge di stabilità 2017 ha stanziato ulteriori 283 milioni di euro, mentre il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ha introdotto sei ulteriori percorsi ciclistici prioritari:

- la Ciclovie del Garda;
- la Ciclovie della Magna Grecia;
- la Ciclovie della Sardegna;
- la Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia;
- la Ciclovie Tirrenica;
- la Ciclovie Adriatica

Il percorso attuativo sotteso alla realizzazione di ciascuna ciclovie prevede:

- la stipula di un protocollo d'intesa con la Regione capofila delle Regioni attraversate;
- la predisposizione, da parte del Ministero, di un piano di riparto dei finanziamenti;
- la predisposizione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica da parte delle Regionicapofila;

- la predisposizione, da parte delle Regioni, del progetto definitivo (primo lotto funzionale);
- l'approvazione del progetto definitivo (primo lotto funzionale) da parte del Ministero;
- l'affidamento dei lavori da parte delle Regioni;
- l'avvio e l'esecuzione dei lavori;
- il completamento dell'opera.

Il Ministero ha sottoscritto i Protocolli d'intesa con le Regioni, le Province autonome e Roma Capitale; ha finanziato, a titolo di anticipazione, i progetti di fattibilità tecnica ed economica; ha predisposto il piano di riparto dei finanziamenti.

A causa dell'emergenza sanitaria Covid-19, su richiesta delle Regioni, il DM 283/20, acquisita l'intesa in Conferenza unificata, ha prorogato i termini di presentazione dei progetti di 8 mesi.

L'obiettivo 2021, prevede, quindi, la prosecuzione delle attività connesse all'approvazione dei progetti di fattibilità da presentarsi a cura delle Regioni capofila.

Si articola nelle seguenti azioni:

- Istruttoria dei progetti di fattibilità presentati dalle Regioni capofila, attraverso l'esame e la richiesta, ove necessario, di modifiche o integrazioni, finalizzate all'approvazione
- Elaborazione di una relazione finale per la rendicontazione agli stakeholder ed ai soggetti esterni delle attività previste dall'obiettivo

Per le quali sono previste i seguenti

Indicatori:

- N. progetti istruiti / N. progetti pervenuti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

Obiettivo annuale n. 4 *“Definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, con le modalità e i tempi previsti dall'articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162”*

Attività annuale: L'articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162 ha stabilito che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Entro il 30 marzo 2021, i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento.

L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2021 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2021.

Il Ministero è impegnato nell'attività istruttoria delle proposte di aggiornamento dei piani, che termina con l'invio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) delle relazioni istruttorie.

L'obiettivo si articola nelle seguenti azioni:

- Assistenza ai concessionari autostradali nella predisposizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari da presentarsi entro il 30 marzo
- Trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DiPE delle relazioni istruttorie
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità, per le quali sono previsti i seguenti indicatori:
 - N. richieste evase / N. richieste pervenute
 - N. relazioni trasmesse / N. relazioni da trasmettere
 - Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

4.3 Obiettivi annuali “Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana”

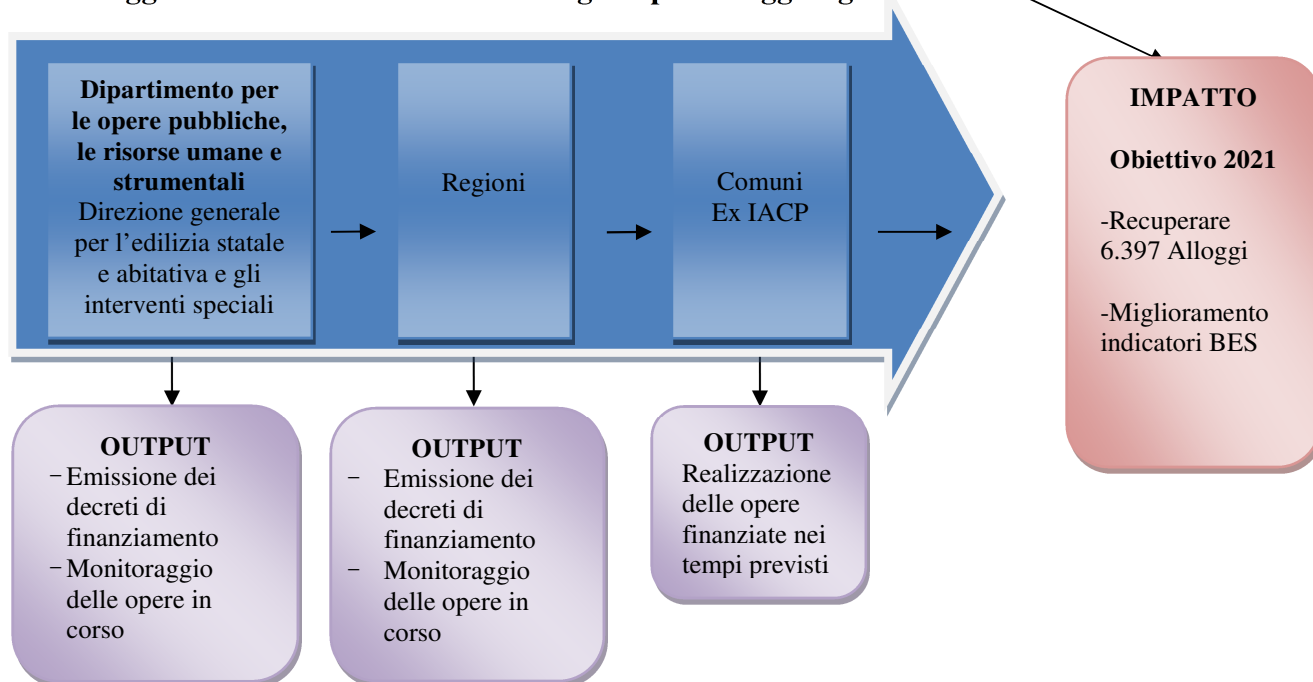
<i>Obiettivo triennale</i>	<i>Obiettivi annuali</i>
Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo	Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP
	Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione degli enti locali
	Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese
	Attuazione del Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare, promosso dall’articolo 1, comma 437 e seguenti, della legge n. 160/2019

Recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni e degli ex IACP

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Numero alloggi recuperati per anno	Recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP	MIT	3.518	6.397	6.397	6.397

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1 *“Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP”*

Attività annuale: Il *“Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica”*, di proprietà dei Comuni e degli ex Istituti autonomi per le case popolari, si articola in due linee.

La "linea A" comprende interventi di recupero di lieve entità, fino ad un importo di Euro 15.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2017) di 92,9 milioni di Euro. E' finanziata con risorse statali derivanti dalle legge n. 80/2014 e dal decreto legge n. 185/2015. Il trasferimento dei fondi alle Regioni si è positivamente concluso nel 2017. E' in corso il monitoraggio degli interventi finanziati e non ancora terminati.

La "linea B" comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di Euro 50.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 440,23 milioni di Euro. E' finanziata con risorse statali derivanti dalle legge n. 80/2014.

L'attività del Ministero è tesa alla tempestiva conclusione degli interventi per gli alloggi di cui è stato previsto il recupero, attraverso il monitoraggio della programmazione regionale, la verifica della capacità di spesa dei soggetti attuatori, la rilevazione di ritardi e criticità attuative, l'erogazione delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni. L'obiettivo 2021 prevede il raggiungimento di un significativo avanzamento degli interventi di "linea B". Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- attività propulsiva finalizzata al completamento degli interventi previsti nella programmazione regionale per la "linea B";
- trasferimento tempestivamente alle Regioni le risorse previste, in base all'avanzamento dei programmi accertato dall'attività di monitoraggio;
- rendicontazione dell'attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità.

Indicatori:

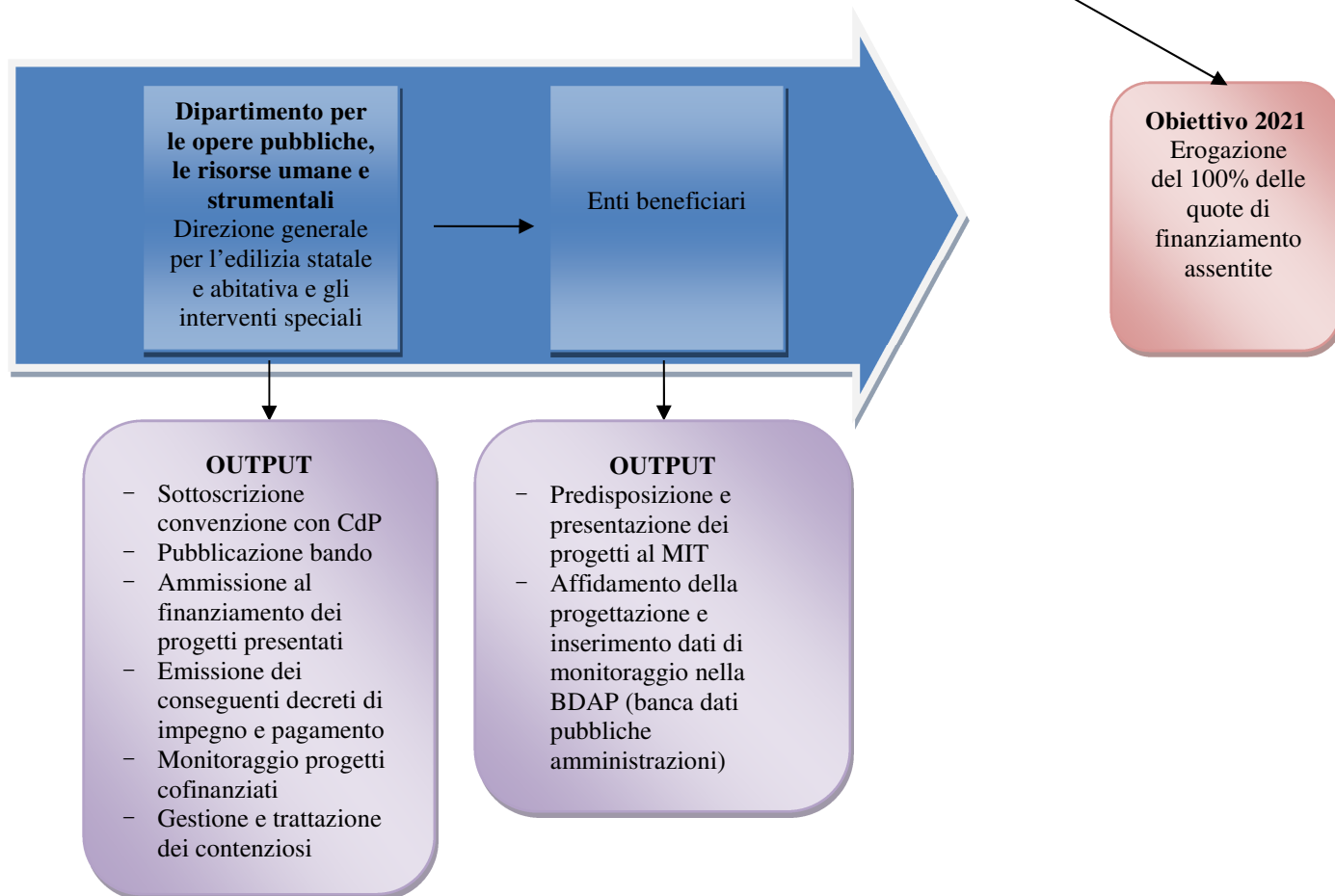
- N. interventi monitorati/N. interventi programmati
- N. trasferimenti predisposti/N. trasferimenti da predisporre
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Fondo per la progettazione degli enti locali

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Erogazione quote di finanziamento per anno	Approvazione progetti ammissibili ed erogazione quote di finanziamento	MIT	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n.2 “Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione degli enti locali”

Attività annuale: La legge 27 dicembre 2017, n. 205, ha istituito il fondo “*destinato al cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi degli enti locali per opere destinate alla messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche*”, con una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2030.

Le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il fondo è destinato agli enti locali per la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e dei progetti definitivi relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di esclusiva proprietà dell’ente e con destinazione d’uso pubblico, con priorità agli edifici e alle strutture scolastiche, inseriti nella programmazione dell’ente.

Il Ministero provvede all’esame delle richieste degli enti locali, al cofinanziamento ed al monitoraggio degli stessi, nonché, in caso di inadempienza, al recupero delle risorse trasferite.

La nuova programmazione 2021 - 2023 tiene conto delle criticità della programmazione sperimentale 2018 - 2020 sia per quanto riguarda le finalità e la suddivisione delle risorse, che per le modalità di presentazione delle istanze, migliorandone alcuni aspetti e mantenendo, nel contempo, la struttura generale della procedura. Gli enti locali ammessi al finanziamento, a partire dalla data di pubblicazione del decreto di ammissione, devono pubblicare il bando di gara entro 3 mesi e devono aggiudicare il servizio di progettazione entro 270 giorni. Nel corso del 2021, il Ministero pubblica il bando di accesso al Fondo, gli Enti locali presentano le domande di ammissione al cofinanziamento, il Ministero approva l’elenco dei progetti ritenuti ammissibili, gli Enti locali bandiscono la gara per l’affidamento del servizio di progettazione, affidano il servizio, approvano il progetto e ricevono le previste quote di cofinanziamento. Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Predisposizione del bando per Province e Città Metropolitane
- Attività istruttoria delle richieste pervenute con pubblicazione del decreto di ammissione delle istanze
- Rendicontazione dell’attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

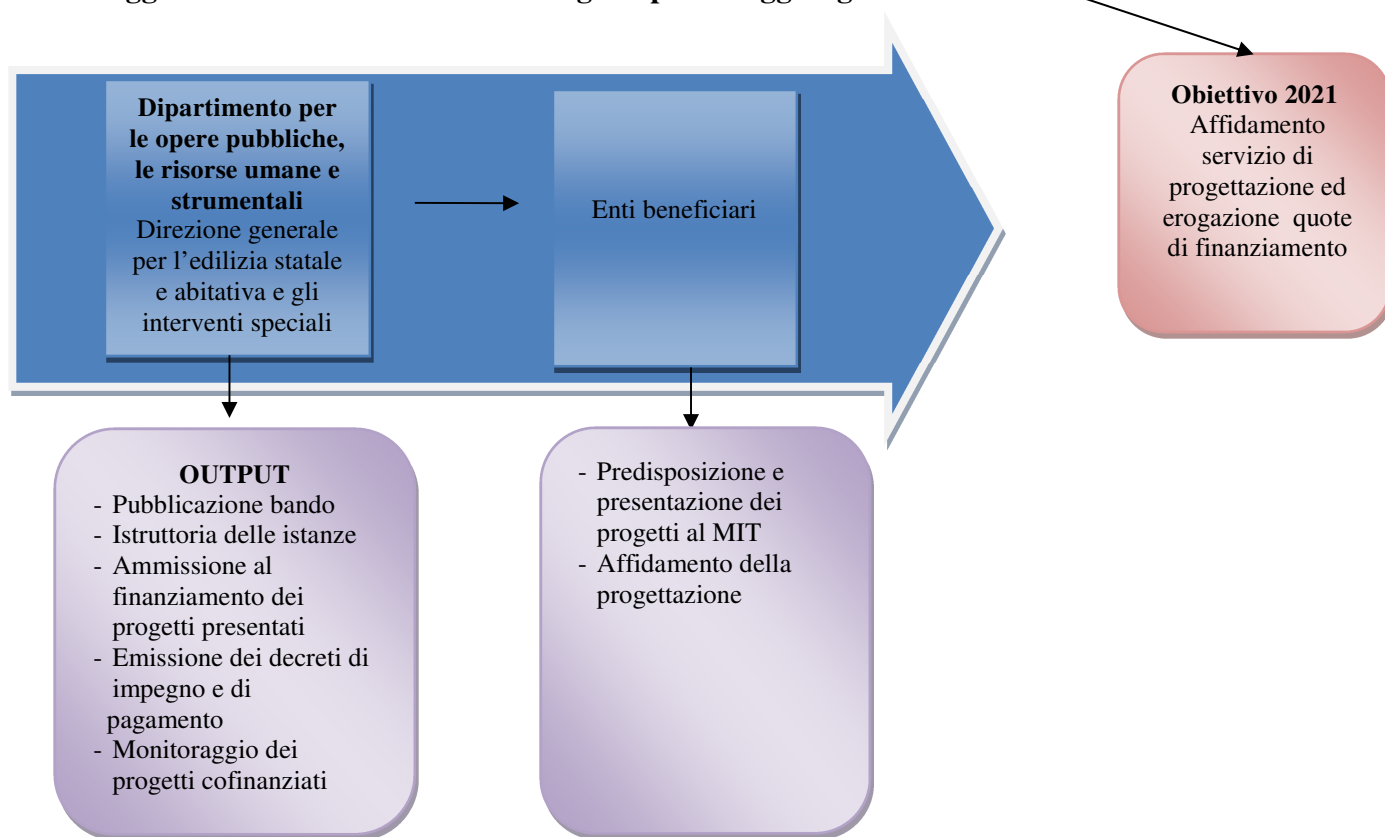
- Pubblicazione del bando (SI’/NO)
- Pubblicazione del decreto di ammissione delle istanze (SI’/NO)
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Erogazione quote di finanziamento per anno	Approvazione progetti ammissibili ed erogazione quote di finanziamento	MIT	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n.3 *“Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese”*

Attività annuale: Il “Fondo per la progettazione degli interventi prioritari” è destinato al finanziamento della progettazione di fattibilità di piani urbani per la mobilità sostenibile, di piani strategici metropolitani e di opere portuali. Le risorse, pari ad 80 milioni di euro distribuiti dal 2018 al 2020 dal decreto ministeriale n. 171 del 2019 e 30 milioni di euro reintegrati per l’annualità 2019 e ripartiti dal decreto ministeriale n. 594 del 2019, sono destinate alle 14 città metropolitane, ai Comuni capoluogo di provincia, ai Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, alle 15 Autorità di sistema portuale.

Alla fine del 2019 è stato pubblicato il decreto di approvazione e di impegno della spesa dell'elenco dei progetti ritenuti ammissibili. Nel corso del 2020 è stato erogato a ciascun beneficiario il 50% delle risorse richieste. Gli Enti beneficiari devono provvedere, alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio di progettazione e, entro 9 mesi, dall’inizio della procedura all'aggiudicazione del servizio di progettazione. L'aggiudicazione sblocca il restante 50% del finanziamento che è erogato a richiesta dell’Ente. A giugno 2020 è stato pubblicato il bando per l’assegnazione dei 30 milioni di euro per i quali gli stessi beneficiari dovranno inviare le proposte che il Ministero approverà se ammissibili e impegnerà i fondi dei quali sarà erogato l’anticipo del 50% delle richieste. Gli Enti dovranno adempiere a quanto prescritto dai citati decreti.

Nel corso del 2021 proseguirà l’erogazione del finanziamento a saldo per i fondi di cui al decreto ministeriale n. 171 del 2019, dell’anticipo del 50% e del saldo a richiesta di quelli di cui al decreto ministeriale n. 594 del 2019.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Decreti di assegnazione della prima quota del 50% del finanziamento a seguito dell'approvazione delle proposte e dell'impegno di spesa
- Istruttoria finalizzata alla assegnazione del successivo max 50% del finanziamento al netto delle economie di gara
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

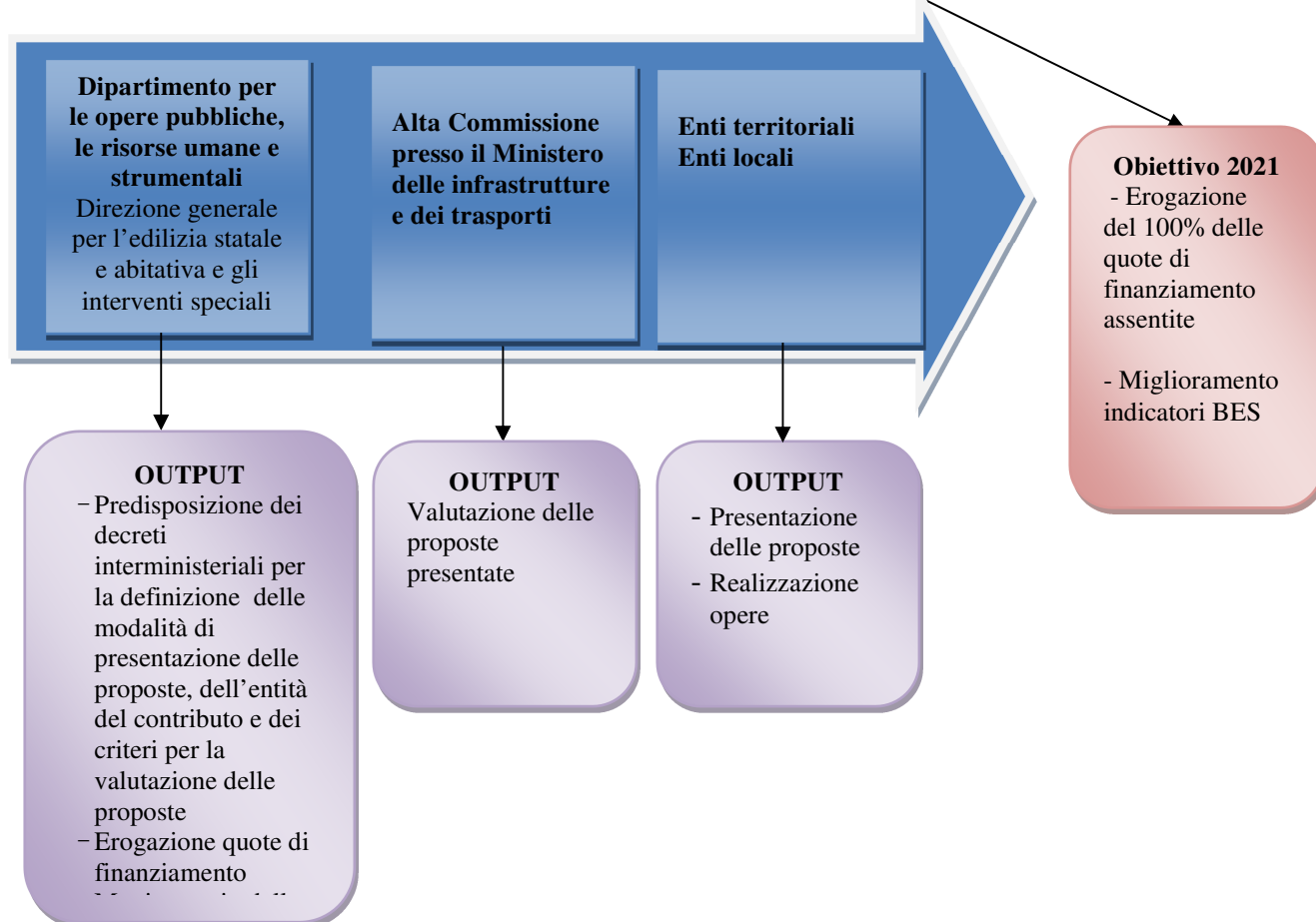
- N. decreti di assegnazione / N. di beneficiari
- N. richieste evase/ N. richieste pervenute
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Erogazione quote di finanziamento per anno	Decreto di individuazione delle proposte ammesse al finanziamento – Decreti di impegno e pagamento	Pubblicazione decreto interministeriale 16.09.2020 (G.U.) 16.11.2020)	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite	Erogazione del 100% delle quote di finanziamento assentite

Soggetti che devono contribuire ai risultati attesi



Obiettivo annuale n. 4 “Attuazione del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare, promosso dall'articolo 1, comma 437 e seguenti, della legge n. 160/2019”

Attività annuale:

La legge di Bilancio 2020 ha promosso il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare per la riduzione del disagio abitativo, con particolare riferimento alle periferie e con la finalità di favorire lo scambio tra le varie realtà regionali.

In particolare, il programma è finalizzato a riqualificare ed incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici, nonché

a migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (*Smart City*). I termini e le modalità di presentazione delle proposte, l'entità massima del contributo, i criteri per la valutazione delle proposte, sono definiti con decreto del Ministro. La valutazione delle proposte è effettuata da un'Alta Commissione istituita presso il Ministero.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Predisposizione del decreto di individuazione delle proposte ammesse al finanziamento
 - Predisposizione delle convenzioni o degli accordi di programma per le quali sia stata raggiunta intesa con i soggetti interessati
 - Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità;
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Trasmissione della bozza dei decreti per la firma del Ministro
- N. trasferimenti predisposti/N. trasferimenti da predisporre a seguito del monitoraggio
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

4.4 Obiettivi annuali “Sicurezza nelle varie modalità di trasporto”

<i>Obiettivo triennale</i>	<i>Obiettivi annuali</i>
Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto	Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS S.p.A
	Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma R.F.I. S.p.A.
	Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi
	Diffusione campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale
	Prosecuzione dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese ed alle autoscuole

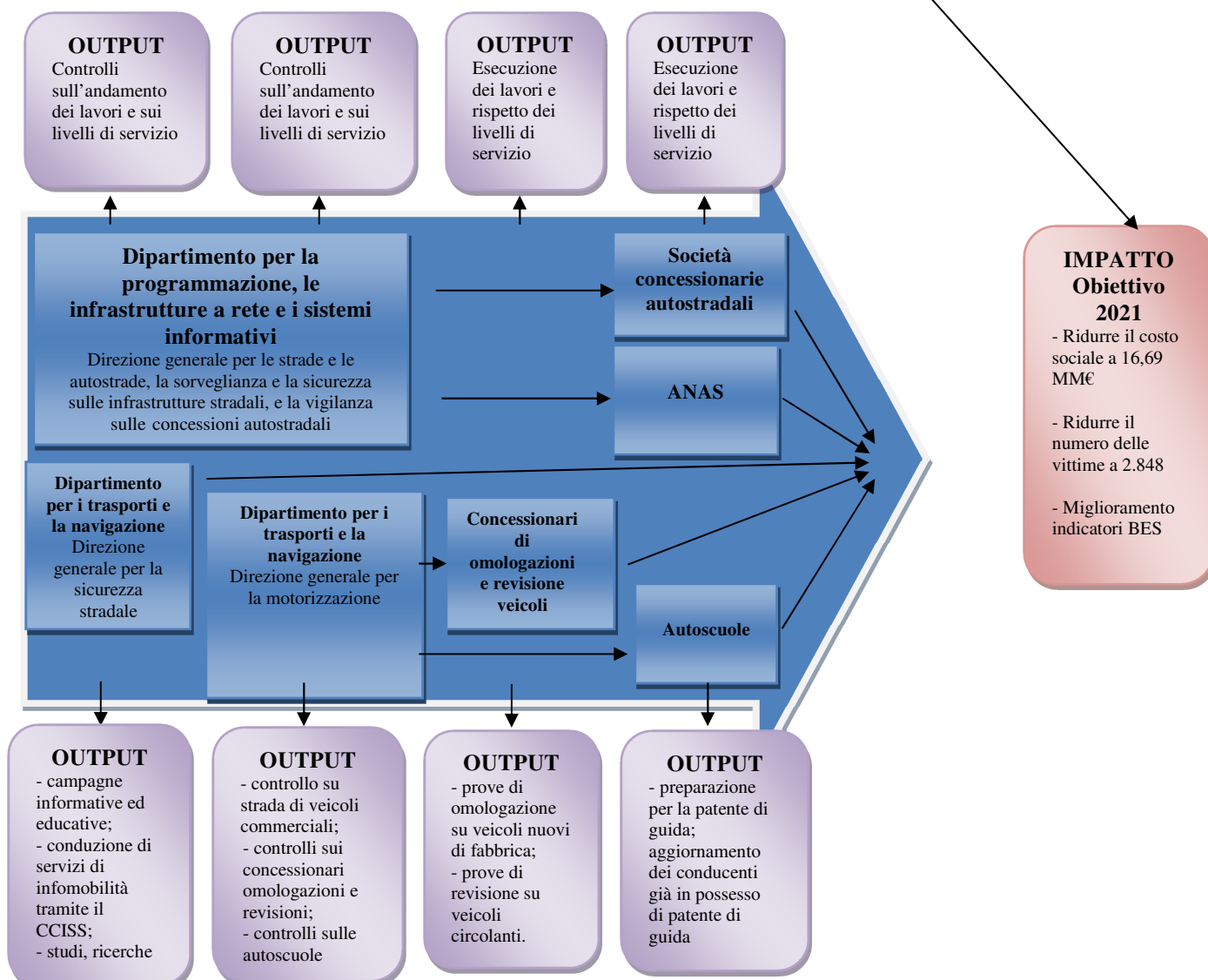
Obiettivo triennale: “Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto”

La sicurezza stradale

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro)	Rilevazione del costo sociale in base all'andamento degli incidenti stradali (media degli ultimi tre anni - 1,1%)	MIT	16,9 MME	16,69 MME	16,62 MME	16,55 MME
Vittime in incidenti stradali	Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali	Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT	3.377	2.848	2.816	2.785

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1: “Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione”

Attività annuale: Il programma annuale di monitoraggio riguarda un'attività la cui esecuzione è prevista nelle convenzioni stipulate con le società concessionarie. Il rispetto di livelli di servizio avviene 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, con l'eccezione delle società: Consorzio Autostrade Siciliana, Società Italiana per il traforo del Gran San Bernardo (SITRASB) e Società Italiana per il traforo del Monte Bianco (SITMB). 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 l'imposizione alla Società del ripristino degli standard e l'applicazione di penali. L'obiettivo 2021 è quello di far rispettare i livelli di servizio prefissati e si articola nelle seguenti azioni:

- programmare le visite ispettive;
 - effettuare le ispezioni programmate per la verifica dei livelli di servizio;
 - rendicontare le attività svolte, evidenziando, in particolare, la presenza di situazioni di criticità.
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. comunicazioni / N. società interessate
- N. verbali/N. tronchi autostradali
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 2 “Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS S.p.A.”.

Attività annuale: Per il miglioramento, l'ammmodernamento e l'estensione della rete stradale di interesse nazionale, il Ministero opera per il tramite di ANAS S.p.A., disciplinando i reciproci rapporti attraverso Contratti di programma e provvedendo alla misurazione oggettiva dei parametri caratteristici di specifici servizi ed al confronto dei parametri rilevati con gli indicatori di *performance* prefissati.

L'obiettivo 2021 è quello di far mantenere i livelli di servizio prefissati.

Si articola nelle seguenti azioni:

- Verifica livelli di servizio relativi alla qualità della rete;
- rendicontare le attività svolte, evidenziando i motivi dell'eventuale mancato raggiungimento dell'obiettivo d'impatto programmato, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. servizi verificati/N. servizi previsti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 3: “Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con RFI S.p.A.”

Attività annuale:

I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, Rete ferroviaria italiana, e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da due contratti di programma. Il primo contratto di programma "Parte investimenti" è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale mentre il secondo "Parte servizi" 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. L'obiettivo è focalizzato nella misura della qualità dei servizi attraverso l'analisi e la verifica degli specifici indicatori di performance previsti nel secondo contratto di programma, che riguardano: livello dei guasti, tempi di primo intervento, puntualità, sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- elaborazione e verifica livelli di servizio relativi alla qualità della rete
 - rendicontazione sull'attività svolta, con individuazione degli eventuali elementi di criticità;
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. indicatori verificati/N. indicatori previsti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 4 : “Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi”

Attività annuale:

Nell'ambito della sicurezza dei trasporti ad impianti fissi, il Ministero, anche per il tramite dei suoi uffici territoriali, effettua:

- in fase di apertura dell'esercizio: le istruttorie dei progetti presentati ai fini del rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza; le verifiche e le prove funzionali sugli impianti a fune, le linee ferroviarie ed i sistemi di trasporto rapido di massa; le prove funzionali sul materiale rotabile;
 - in corso di esercizio, verifiche e prove periodiche sugli impianti e sul materiale rotabile,
- per incrementare, anche attraverso l'applicazione di norme sempre più stringenti, le condizioni di sicurezza della circolazione.

L'obiettivo 2021 è quello rendere ancor più tempestive le attività di rilascio del nulla osta di sicurezza dei progetti ed ancor più stringenti le attività di verifica delle reti e dei rotabili.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- esame tempestivo dei progetti presentati ai fini del rilascio del nulla osta di sicurezza;
 - effettuazione di tutte le verifiche e prove tecniche sugli impianti a fune, linee ferroviarie e sistemi di trasporto rapido di massa richieste o programmate;
 - effettuazione di tutte le verifiche e prove tecniche programmate sui materiali rotabili,
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. progetti esaminati/N. progetti pervenuti
- N. verbali prodotti/N. di richieste di verifica pervenute
- N. verbali prodotti/N. di richieste di verifica pervenute

Obiettivo annuale n. 5 *“Diffusione campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale*

Attività annuale:

È volta all'incremento dei livelli di sicurezza della circolazione stradale, agendo, non sui veicoli come i due precedenti obiettivi, ma sui conducenti, promuovendone comportamenti corretti e rispettosi delle regole della circolazione.

A tale scopo:

- sono attivate campagne di sensibilizzazione, selezionando i migliori progetti proposti da imprese specializzate e diffondendoli con tutti i mezzi di comunicazione;
- sono coordinate trasmissioni radiofoniche e televisive sulle concentrazioni di flussi veicolari, allo scopo di ridurre rallentamenti e code, spesso causa di incedenti;
- sono condotti progetti di ricerca e di studio sui fenomeni di incidentalità derivanti da comportamenti scorretti o impropri.

L'obiettivo 2021 è volto alla diffusione degli spot della campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale per sensibilizzare l'utenza su comportamenti e situazioni di circolazione maggiormente a rischio al fine di raggiungere una maggiore consapevolezza della necessità di adottare condotte di guida sicure. I messaggi realizzati vengono veicolati sui vari media a carattere nazionale e locale.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Diffusione degli spot secondo quanto programmato nel piano media;
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. media coinvolti/N. media previsti;
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 6: *“Prosecuzione dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese ed alle autoscuole”*

Attività annuale:

L'obiettivo è volto alla prosecuzione delle attività di controllo, già proficuamente poste in essere negli scorsi anni, nei confronti: delle imprese che si occupano delle prove di omologazione e revisione dei veicoli; delle autoscuole che si occupano della formazione e dell'aggiornamento dei conducenti.

La prima attività di controllo riguarda i veicoli ed investe l'area delle omologazioni (accertamenti tecnici su veicoli, dispositivi o componenti nuovi di fabbrica per consentirne l'immissione in circolazione) e delle revisioni (accertamenti tecnici sui veicoli già in circolazione per verificarne il mantenimento dei requisiti di sicurezza). Le prove di omologazione e di revisione sono svolte, oltre che presso i Centri prova autoveicoli e gli Uffici della motorizzazione civile del Ministero, anche presso le strutture private certificate o a cui è stata rilasciata apposita autorizzazione (case costruttrici o officine), previa verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale.

La seconda attività di controllo, riguarda i conducenti ed, in particolare, il loro livello di conoscenza delle regole della circolazione stradale. Il compito di formare i nuovi conducenti, ai fini del rilascio della patente di guida (titolo abilitativo alla guida) o della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), e di aggiornare i conducenti che hanno subito una decurtazione dei punti o ai quali la patente è stata sospesa, è affidato alle autoscuole titolari di apposita licenza, rilasciata dalle Province, a seguito di verifica dell'idoneità dei locali, delle attrezzature e del personale.

I corsi per il rilascio della CQC e per il recupero dei punti patente devono seguire delle particolari procedure la cui applicazione è verificata dai competenti Uffici territoriali del Ministero.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- controlli di conformità sulle imprese di settore;
- controlli documentali sui corsi di formazione professionale (CQC) e recupero punti patente;
- rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità.

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. controlli di omologazione/N. richieste pervenute;
- N. controlli o ispezioni effettuate/N. corsi
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV.

4.5 Obiettivi annuali “Trasporto pubblico locale”

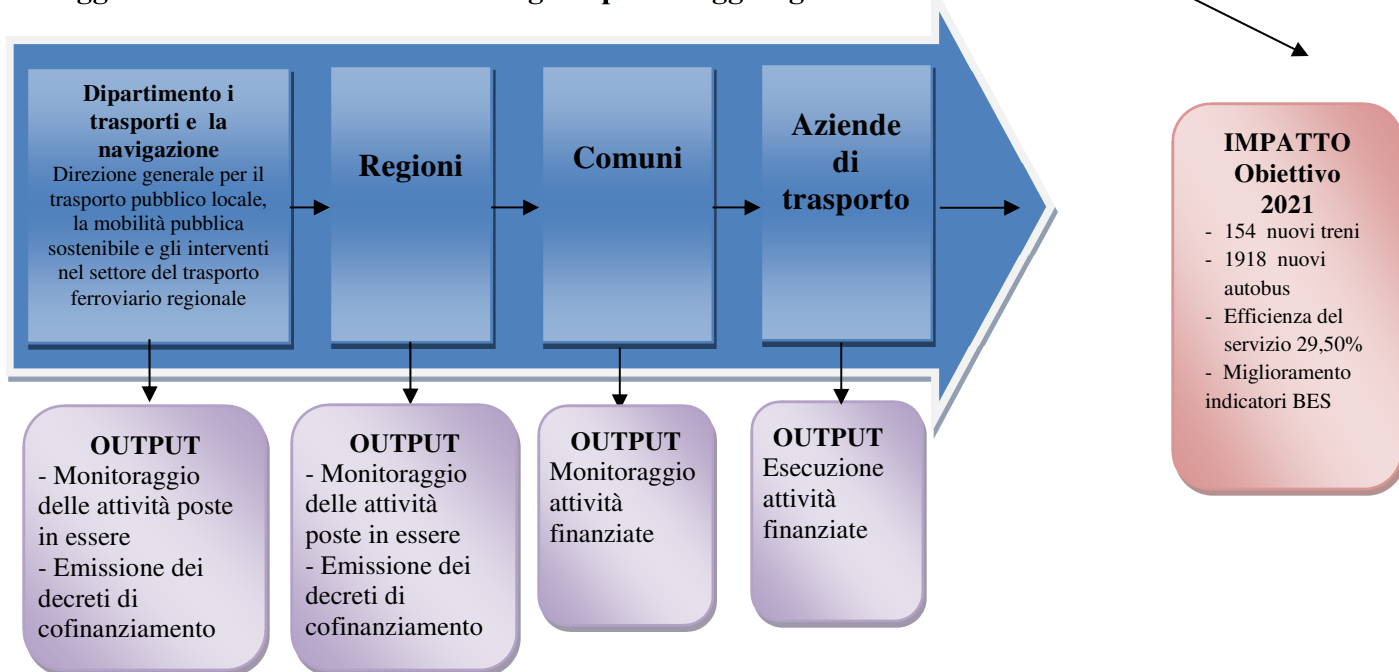
<i>Obiettivo triennale</i>	<i>Obiettivi annuali</i>
Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale	Istruttoria per l'erogazione dei contributi concessi al trasporto pubblico locale e ai servizi ferroviari regionali
	Rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale ed attuazione del Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile
	Impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa
	Ripartizione, ai sensi dell'articolo 27 del decreto legge n. 50/2017, del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario

Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo

Risultati attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Numero di nuovi treni acquisiti	Monitoraggio dell'acquisizione di nuovi treni	MIT	58	154	3	0
Numero di nuovi autobus immessi in circolazione	Monitoraggio dei nuovi autobus immessi in circolazione	MIT	1.665	1.918	0	0
Rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei contributi statali e regionali	Il rapporto misura l'efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario	MIT	37,72	29,50%	29,51%	32%

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1: *“Istruttoria per l'erogazione dei contributi concessi al trasporto pubblico locale e ai servizi ferroviari regionali”*

Attività annuale:

L'attività riguarda il finanziamento delle Regioni e degli enti locali, per il potenziamento e l'aumento di efficienza di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati.

Si articola in due fasi: quella iniziale e quella a regime.

Nella fase iniziale, è necessaria un'azione di assistenza e di stimolo, nei confronti delle Regioni e degli Enti locali, affinché presentino le istanze progettuali con le modalità e nei tempi previsti. Ad istanze presentate, risultano cruciali la qualità e la rapidità dell'istruttoria delle richieste.

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

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

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

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività istruttoria di ammissibilità all'erogazione alle Regioni e agli Enti locali di risorse finanziarie per investimenti per ferrovie, autobus, metropolitane, trasporto rapido di massa attività di monitoraggio e vigilanza per l'erogazione delle risorse;
- Attività istruttoria ai fini dell'erogazione alle Regioni e agli Enti Locali di risorse destinate al finanziamento di investimenti, per ferrovie, metropolitane, trasporto rapido di massa per le quali sono previsti i seguenti
- Monitoraggio dei programmi oggetto delle istanze e dell'ammontare dei pagamenti, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. istanze evase/N. istanze pervenute
- N. provvedimenti di pagamento/N. istanze definite
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Obiettivo annuale n. 2 : *“Rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale ed attuazione del Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile”*

Attività annuale:

L'attività è volta al rinnovo del parco veicolare delle metropolitane, delle ferrovie regionali, delle linee filoviarie e tramviarie e del trasporto passeggeri su strada, utilizzando il Fondo finalizzato all'acquisto di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale istituito con la legge di stabilità 2016.

Il rinnovo deve avvenire, data l'attuale vetustà del parco circolante, in tempi rapidi, per poter raggiungere, aumentando i tassi di sostituzione, gli standard europei in tema di accessibilità per persone a mobilità ridotta e di riduzione delle emissioni inquinanti.

L'obiettivo è quello di acquisire, dal 2019 al 2033, 1.600 veicoli l'anno, con modalità di acquisto tali da garantire la più ampia partecipazione del mercato dei costruttori e spingendo sull'introduzione di mezzi con alimentazione alternativa (elettrica, metano, ibrida).

E' previsto un attento monitoraggio delle acquisizioni.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- attività istruttoria finalizzata all'erogazione delle risorse;
- effettiva erogazione delle risorse;

➤ rendicontazione dell'attività svolta, corredata dall'ammontare dei pagamenti effettuati e dall'esito del monitoraggio delle acquisizioni;
per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. istanze evase/N. istanze pervenute
- N. provvedimenti di pagamento/N. istanze definite positivamente
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Obiettivo annuale n. 3: *“Impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa”*

Attività annuale:

L'attività si concretizza nella verifica dell'avanzamento fisico e finanziario degli interventi previsti nei programmi di investimento destinati al potenziamento del trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali.

L'obiettivo 2021 è quello di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali elencati nella tabella sotto riportata, supportando le attività di vigilanza, impulso e monitoraggio con incontri e verifiche che, a valle dell'analisi delle eventuali criticità riscontrate, si traducano in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse e, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
VERONA. Rete filoviaria urbana	130,71
MILANO. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate	1.943,82
ROMA. Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali	792,00
NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino	593,10
PALERMO. Metroferrovia Giachery - Lolli	152,10
MILANO. Tranvia Parco Nord - Seregno	264,27
TORINO. Metropolitana Collegno - Cascine Vica	271,84
Totale	4.147,84

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere con individuazione degli elementi di criticità;
- Analisi criticità ed elaborazione delle eventuali proposte di soluzioni;
- Rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte,

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. schede elaborate/N. opere monitorate
- trasmissione della Relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 4 : *“Ripartizione, ai sensi dell’articolo 27 del decreto legge n. 50/2017, del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario”*

Attività annuale:

Il Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ammonta a circa 5 miliardi di euro, a copertura del 75% circa della spesa sostenuta dalle Regioni. Il Fondo, istituito nel 2012, ha lo scopo di incrementare l’efficienza del servizio TPL e di promuovere una migliore programmazione di settore, da parte delle Regioni, attraverso un sistema premiale di ripartizione a vantaggio delle Regioni più virtuose. La scala di premialità è stabilita in base alle risultanze dell’Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale sul grado di raggiungimento di obiettivi prefissati, tra i quali l’efficienza dei servizi, il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio. Il mancato raggiungimento degli obiettivi produce penalità da applicarsi al riparto delle risorse dell’esercizio successivo.

Per non interrompere l'operatività delle aziende, in attesa della ripartizione, è prevista l'erogazione alle Regioni, di una anticipazione dell'80% delle risorse disponibili.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- erogazione dell'80% di anticipazione;
- analisi degli indicatori di premialità per la definizione dei decreti interministeriali di riparto;
- erogazione delle risorse a saldo.

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Risorse ripartite/Risorse erogabili in anticipazione
- Risorse erogate/Risorse erogabili a saldo

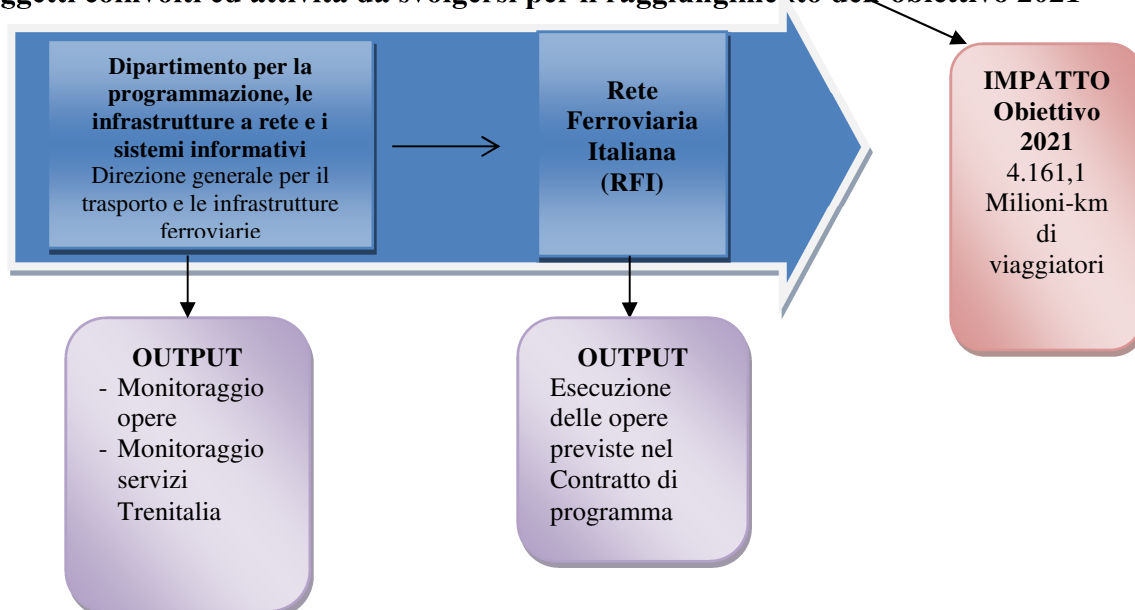
4.6 Obiettivi annuali “Riqualficazione dei collegamenti ferroviari”

<i>Obiettivo triennale</i>	<i>Obiettivi annuali</i>
Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all’attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci	Monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto <i>intercity</i>
	Monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A.
	Monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario del programma Piano Stazioni inserito nel Contratto di programma con RFI S.p.A.
	Completamento degli incentivi alle imprese per l’incremento del trasporto ferroviario delle merci (<i>ferrobonus</i>)

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Numero di viaggiatori trasportati su rotaia nel territorio nazionale (in milioni-km)	Milioni-km di viaggiatori previsti nel contratto di servizio Trenitalia	Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario)	3.794,6	4.161,1	4173,6	4179,9

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1: “Monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity”

Attività annuale: monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico 2017-2026, approvato dal CIPE con delibera n. 12/2017 e sottoscritto da MIT - MEF - Trenitalia Spa.

Detto Contratto prevede che il MIT espleti attività di monitoraggio trimestrale sui servizi contribuiti di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza, attraverso la verifica di specifici indicatori della qualità del servizio erogata (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia) e della qualità percepita dagli utenti (pulizia e condizioni igieniche del treno, confort del treno, security, viaggio nel complesso). La suddetta attività, nell'assicurare il miglioramento del livello di qualità dei servizi di trasporto passeggeri, mira a favorire ed incentivare l'utilizzo di tale modalità di trasporto da parte dell'utenza.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- elaborazione e verifica degli indicatori;
- rendicontazione sull'attività svolta, con individuazione degli eventuali elementi di criticità; per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. indicatori verificati/N. indicatori previsti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 2: “Monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A.”

Attività annuale: monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario delle opere inserite nel Contratto di programma con RFI.

L’obiettivo 2021 è quello di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti e, in particolare quelli relativi alle opere indicate nella seguente tabella.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
0036 - Nodo di Palermo	1.152,30
0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,60
0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	369,00
0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia	149,70
0263 - Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	230,00
1661 - Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale	90,00
0297 - Nodo di Falconara	240,00
0325 - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00
0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,80
P234 - Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	6.853,03
Totale	12.551,43

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere con individuazione degli elementi di criticità

➤ rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. schede elaborate/N. opere monitorate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Obiettivo annuale n. 4: “Monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario del programma Piano Stazioni inserito nel Contratto di programma con RFI”

Il piano di ammodernamento delle Stazioni prevede interventi finalizzati alla realizzazione di un network di *Smart and Easy Station*, stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da *hub* per la mobilità integrata.

Gli interventi consistono principalmente nel miglioramento dell’accessibilità anche per le persone a ridotta mobilità “RPM” (innalzamento marciapiedi, eliminazione delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ascensori e rampe di accesso, percorsi “RPM”, illuminazione e segnaletica fissa), nell’upgrading dei sistemi di informazione al pubblico e di assistenza ai passeggeri, nel miglioramento del *comfort*, della pulizia e del decoro nei terminali viaggiatori (sale d’attesa, servizi igienici ecc.) e nella messa a disposizione del *WI-LIFE* per garantire la connettività negli spazi comuni.

L’obiettivo 2021 è quello di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nella tabella sotto riportata, supportando le attività di vigilanza, impulso e monitoraggio con incontri e verifiche che, a valle dell’analisi delle eventuali criticità riscontrate, si traducano in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse e, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
P055_A - Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	3.050,66
A1004C - Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	2.600,06
Totale	5.650,72
STAZIONI da completare/attivare	entro il 31/05/2021
Pietra Ligure	X
Codogno	
Romano Lombardo	
Thiene	X
Iglesias	
Vasto San Salvo	X
Totale stazioni (n.)	3

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere con individuazione degli elementi di criticità
- rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. schede elaborate/N. opere monitorate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Obiettivo annuale n. 5: *“Completamento degli incentivi alle imprese per l'incremento del trasporto ferroviario delle merci (ferrobonus)”*

Attività annuale: istruttoria delle richieste di incentivi per la realizzazione di progetti finalizzati alla decongestione della rete viaria, attraverso la creazione e lo sviluppo di servizi di trasporto ferroviario intermodale, in arrivo ed in partenza da nodi logistici e portuali nazionali.

L'obiettivo 2021 è quello di incrementare il trasporto merci su ferro avviato con la legge di stabilità 2017. Nel corso del primo semestre 2021, si procederà alle attività di controllo e monitoraggio dei contributi erogati per le annualità precedenti, a partire dal secondo semestre parte l'istruttoria finalizzata all'erogazione dei contributi anno 2021 sulla base dei regolamenti che definiscono le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi, la commisurazione dei contributi e la individuazione dei beneficiari, alla luce dei vincoli dell'ordinamento comunitario.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- controllo dei contributi erogati negli anni precedenti
- istruttoria delle richieste di contributo dei soggetti beneficiari
- erogazione dei contributi
- rendicontazione dell'attività svolta con l'individuazione degli eventuali elementi di criticità.

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. di controlli eseguiti/N. fondi erogati
- N. di richieste evase/N. di richieste pervenute
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

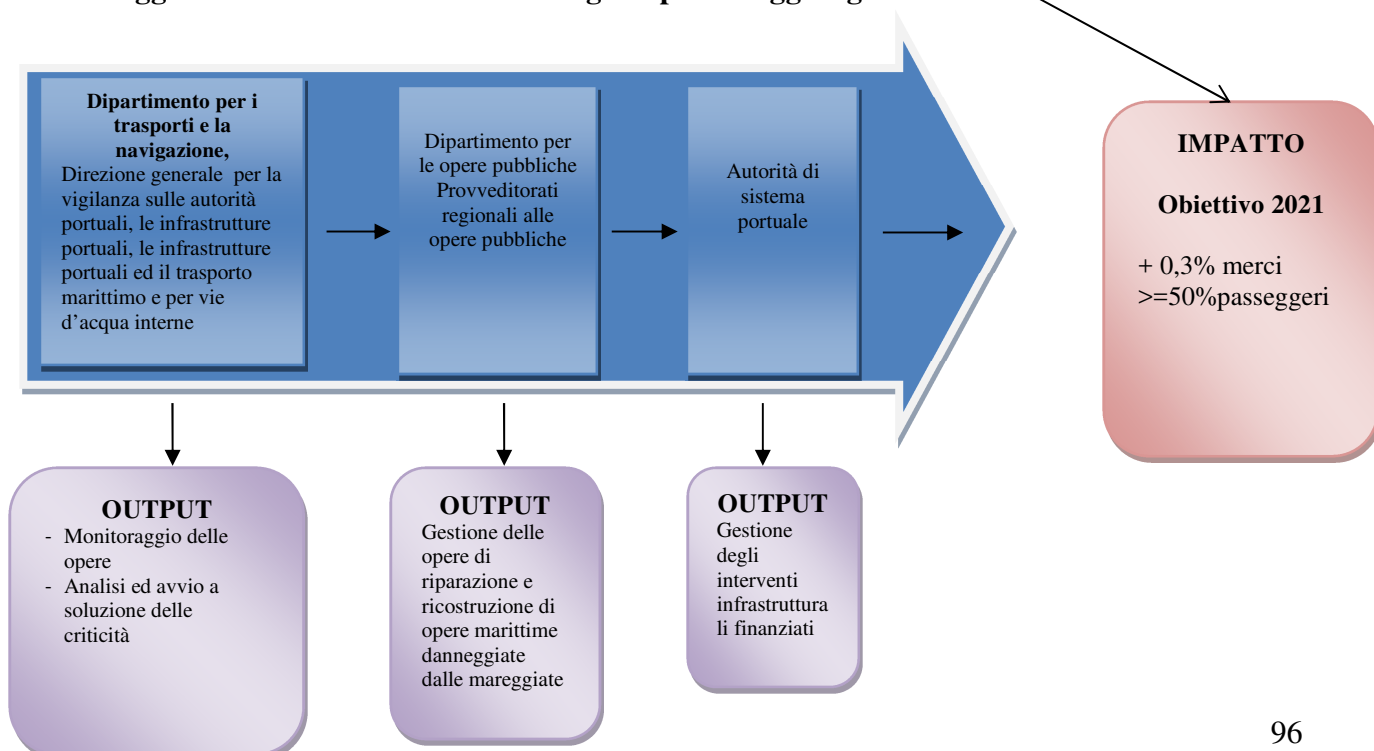
4.7 Obiettivi annuali "Accessibilità degli scali portuali"

Obiettivo triennale	Obiettivi annuali
Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra	Vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di sistema portuale
	Sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti
	Completamento del piano di incentivi "Marebonus"

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Incremento percentuale, rispetto all'anno precedente, delle merci trasportate	Incremento delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	58.573 (Milioni di tonnellate/Km)	+0,3%	+0,3%	+0,3%
Incremento percentuale, rispetto all'anno precedente, dei passeggeri trasportati	Incremento dei passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	3.522 (Milioni di passeggeri/Km)	>=50%	>=40%	=10%

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2021



Obiettivo annuale n. 1: “Vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di Sistema Portuale”

Attività annuale: L’obiettivo 2021 è quello di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nella seguente tabella, supportando le attività di vigilanza, impulso e monitoraggio con incontri e verifiche che, a valle dell’analisi delle eventuali criticità riscontrate, si traducano in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d’anno al Ministro.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
Porto di Cagliari. Realizzazione di un nuovo gate di ingresso e dei locali destinati agli operatori portuali adibiti ai controlli del varco doganale	724.807,00
Porto di Ancona. Manutenzione straordinaria dei paramenti sommersi delle banchine di ormeggio n. 6 e n. 7	800.000,00
Porto di San Benedetto del Tronto. Escavo dei fondali dell'imboccatura portuale	1.800.000,00
Porto di Civitavecchia. Piazzale area traghetti 1° stralcio	14.210.000,00
Porto di Gioia Tauro. Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale	6.000.000,00
Porto di Savona. Cold ironing banchine crociere	10.200.000,00
Porto di Genova. Cold ironing banchine passeggeri	19.200.000,00
Porto di Fiumicino. Nuovo porto commerciale di Fiumicino – 1° stralcio del 1° lotto funzionale	30.000.000,00
Porto di Ravenna. Hub Portuale - FASE II «Approfondimento canali Candiano e Baiona a 14,50 m in attuazione al P.R.P. vigente 2007, realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo»	40.000.000,00
Porto di Venezia. Molo Sali - Opere di ripristino palancoato e completamento banchina ad uso portuale	16.000.000,00
Totale	138.934.807,00

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere con individuazione degli elementi di criticità;
- analisi criticità ed elaborazione delle eventuali proposte di soluzioni;
- rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte.

per le quali sono previste i seguenti

Indicatori:

- N. schede elaborate/N. schede monitorate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 2: “Sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti”

Attività annuale: L'obiettivo 2021 è quello di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nella tabella allegata, supportando le attività di vigilanza, impulso e monitoraggio con incontri e verifiche che, a valle dell'analisi delle eventuali criticità riscontrate, si traducano in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

OPERE	Importo complessivo dell'intervento
1975 - Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna	23,50
0417 - Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto	37,50
1915 - Interventi Ferroviari per il potenziamento della Stazione Trieste C. Marzio	80,00
Totale	141,00

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario delle opere
- Rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. schede elaborate/N. schede monitorate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n.3: “Completamento del piano di incentivi “Marebonus””

Attività annuale: La misura “Marebonus” è stata introdotta con l’art. 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, ed attuata con Regolamento di cui al decreto interministeriale del 13 settembre 2017, n.176. La Decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2016 (C(2016) 8459 - SA.44628) ha autorizzato il programma di incentivazione articolato su progetti triennali di miglioramento dei servizi marittimi al fine di incentivare lo *shift* modale e decongestionare la rete viaria. Viene prorogato dal 13 dicembre 2019 al 12 dicembre 2020 il periodo di incentivazione, tenuto anche conto delle difficoltà economiche e sociali connesse all'emergenza epidemiologica COVID - 19. Nel corso del 2021 saranno effettuate le istruttorie e le verifiche della documentazione fornita dai beneficiari della misura, per giungere entro il mese di dicembre 2021 all'impegno delle risorse stanziato dalla Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (euro 20 milioni) e le ulteriori risorse che potranno essere messe a disposizione per il 2021.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Elaborazione del decreto direttoriale per definire il prolungamento della misura in atto. Analisi ed avvio a soluzione delle criticità rilevate in corso di monitoraggio
- Attività di verifica delle richieste di contributo pervenute
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Emanazione decreto direttoriale (SI'/NO)
- N. richieste evase/N. richieste pervenute
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

4.8 Obiettivi annuali “Salvaguardia della vita in mare”

<i>Obiettivo triennale</i>	<i>Obiettivi annuali</i>
<p>Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (<i>safety e security</i>) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale</p>	<p>Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo</p>
	<p>Continuo miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di <i>Safety (Flag State Control e Port State Control)</i> e <i>Security (Maritime Security)</i> e quelle di controllo ai Centri di formazione del personale marittimo e agli Organismi di valutazione degli equipaggiamenti marittimi</p>
	<p>Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione</p>
	<p>Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'U.E.</p>

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Percentuale di intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera, rispetto alle operazioni di soccorso gestite/coordinate	Banca dati IMRCC (<i>Italian Maritime Rescue Coordination Centre</i>)	80%	82%	82,5%	83%
Percentuale di missed inspection rispetto alle navi con Priority 1 approdate nei porti nazionali	Sistema THETIS (sistema informativo europeo)	0,60%	0,50%	0,50%	0,50%

Obiettivo annuale n. 1: “Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell’organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo”

Attività annuale: L'obiettivo mira ad efficientare l'attività di salvaguardia della vita umana in mare, denominata a livello internazionale SAR (*Search and rescue*), svolta dalla componente aeronavale e terrestre del corpo delle Capitanerie di porto, denominata Guardia Costiera, per assicurare giornalmente (h24), con il personale militare, opportunamente specializzato, delle Unità costiere di guardia (UCG), delle sale operative periferiche (MRSC - Centri secondari di soccorso marittimo) e della Centrale operativa del Comando Generale (IMRCC), il soccorso e l'assistenza in mare alle persone in pericolo. Mentre il coordinamento delle operazioni è esclusiva competenza del Corpo, non sempre quest'ultimo può direttamente intervenire con propri uomini e mezzi. Il secondo programma d'azione fissa, dunque, una percentuale minima di intervento diretto della componente operativa della Guardia costiera. Il personale delle Capitanerie di porto è chiamato a svolgere l'attività di coordinamento e gestione delle operazioni di soccorso che si attivano anche in caso di disastri naturali (dovuti ad incendi, alluvioni ecc.) che si verificano lungo le coste e in connessione agli eventi di immigrazione clandestina via mare. Per assicurare tutti i suddetti interventi è prioritario mantenere in efficienza i mezzi navali, aerei e terrestri in dotazione al Corpo, attraverso l'attuazione di una capillare e oculata attività di gestione amministrativa e tecnico-manutentiva degli stessi, nonché mediante l'idoneo supporto logistico. Il relativo programma d'azione fissa una soglia minima di capacità operativa dei mezzi prevedendo la loro disponibilità media per almeno 299 giorni nell'anno.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Assicurare la catena SAR/h24 nazionale mediante il funzionamento di 92 UCG (Unità Costiere di Guardia), 3 Nuclei aerei e 4 Sezioni elicotteri
- Garantire l'intervento di uomini e mezzi della Guardia Costiera per almeno l'82% delle operazioni di soccorso trimestralmente coordinate. Mantenere in efficienza la componente navale, aerea e terrestre della Guardia Costiera attraverso l'attuazione di una capillare attività di gestione amministrativa e tecnico-manutentiva dei mezzi operativi
- Garantire un tasso medio annuo di capacità di intervento dei mezzi operativi non inferiore a 82% (299 gg. di disponibilità operativa su 365)
- Assicurare la specializzazione del personale militare per le quali sono previsti i seguenti indicatori

Indicatori:

- N. Centri funzionanti / 96
- N. interventi effettuati / N. soccorsi coordinati
- N. giorni disponibilità / 365
- N. militari specializzati/1.050

Obiettivo annuale n. 2: “*Continuo miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) e quelle di controllo ai Centri di formazione del personale marittimo e agli Organismi di valutazione degli equipaggiamenti marittimi*”

Attività annuale: L'obiettivo mira ad efficientare la complessa attività ispettiva svolta dal personale militare del Corpo, specializzato in materia di sicurezza, nei seguenti tre settori:

- **Safety**, a bordo di navi italiane (FSC: *Flag State Control*) ed estere (PSC: *Port State Control*), per assicurare il rispetto della normativa nazionale, europea ed internazionale vigente in materia di sicurezza della navigazione che fissa gli standard qualitativi e strutturali da possedere e le condizioni di lavoro a bordo. Ciò, coinvolgendo, in particolare, le navi straniere approdate nei porti italiani, quelle nazionali che hanno subito un provvedimento di detenzione e le navi da passeggeri impiegate in viaggi nazionali, senza escludere gli equipaggiamenti marittimi installati a bordo e i relativi Organismi di certificazione;
- **Security**, nei porti, alle installazioni portuali e sulle navi (sia quelle straniere che attraccano nei porti nazionali, sia quelle italiane), per attuare le vigenti prescrizioni in ordine alla difesa da eventuali attacchi terroristici;
- **Preparazione del personale marittimo**, presso i Centri di formazione/addestramento sin dalla fase di autorizzazione e, successivamente, durante l'erogazione dei corsi con lo scopo di accertarne la regolarità con l'obiettivo di mantenere un'adeguata formazione del personale navigante.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Eseguire ispezioni di bandiera (*Flag State inspection*) sul 50% di navi passeggeri e traghetti Ro-Ro passeggeri nazionali, ai sensi della Risoluzione IMO A. 1070 (28) - Parte 2 Codice III - e visite ai Servizi di Bordo sul 90% delle navi passeggeri ricadenti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. n. 45/2000
- Eseguire le ispezioni di bandiera delle navi mercantili nazionali che sono state detenute, monitorando l'andamento delle detenzioni al naviglio nazionale a seguito di ispezioni PSC condotte nelle Regioni Paris MoU, Tokyo MoU e USCG
- Eseguire, in accordo al MoU e D.Lgs. n. 53/2011 e ss.mm., i controlli di PSC a bordo del 95% delle navi mercantili straniere approdate con Priority I con profilo di rischio alto o con priorità dovuta a *overriding factor*; del 75% delle navi con Priority I con profilo di rischio standard o basso; del 50% di quelle approdate con Priority II (nel limite di 450 ispezioni) selezionate secondo i seguenti criteri non cumulativi: profilo di rischio alto; bandiera in *greyblack list*; company con *performance low/very low*; priorità dovuta a *unexpected factor*
- Eseguire a bordo di navi italiane e straniere, al di fuori delle verifiche ex Sez. A/19 del Cod. ISPS e dell'attività di PSC, ulteriori ispezioni di *security* per testare l'efficacia dello SSP ex A/4.4 e ai sensi della Regola XI-2/9
- Eseguire specifiche ispezioni alle *Port facilities*, per verificare l'applicazione e testare l'efficacia dei relativi piani di sicurezza, monitorando sull'applicazione delle norme di *maritime security*
- Verificare, presso ogni Centro di formazione del personale marittimo, il mantenimento dei requisiti di idoneità allo svolgimento dei corsi di addestramento, mediante controlli occasionali sui corsi in essere
- Effettuare le opportune verifiche presso gli Organismi di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi ex Direttiva 2014/90/UE (organismi notificati)

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. ispezioni eseguite / 263
- N. ispezioni eseguite / N. navi interessate
- N. ispezioni eseguite / N. ispezioni programmate
- N. ispezioni eseguite / 330
- N. ispezioni eseguite / N. 343
- N. verifiche eseguite / N. centri operativi
- N. verifiche eseguite / N. verifiche da eseguire

Obiettivo annuale n. 3: “*Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione*”

Attività annuale:

L'obiettivo tende a garantire elevati standard di sicurezza in mare, sia attraverso il monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio che transita/sosta nelle acque/porti di giurisdizione, per una migliore risposta in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, sia mediante la disponibilità dei sistemi in uso per l'acquisizione e lo scambio di dati sul traffico mercantile. Il monitoraggio si attua mediante specifica attività del Corpo delle Capitanerie di porto che ha la responsabilità di gestire, con proprio personale appositamente specializzato, i centri VTS; mentre lo scambio di dati avviene:

- a livello nazionale, con l'utilizzo della rete AIS e relativo sistema PELAGUS. Le informazioni acquisite sono accentrate presso il Comando Generale e da questo rese disponibili, attraverso opportune interfacce macchina-macchina, ad altri servizi di responsabilità del Comando Generale e ad altre Amministrazioni dello Stato consentendo, così, alle stesse, di evitare di dotarsi di analoghi apparati per le proprie finalità istituzionali;
- a livello internazionale, mediante il sistema MAREΣ che dialoga con le National Competent Authority di Portogallo, Spagna, Gibilterra, Francia, Italia, Malta, Slovenia, Croazia, Montenegro, Grecia, Cipro, Romania e Bulgaria. La totalità delle informazioni acquisite sono altresì inviate all'EMSA per la loro integrazione nel sistema comunitario denominato SafeSeaNet. La piattaforma MAREΣ è stata altresì individuata dalla Commissione europea per lo scambio di informazioni AIS tra i Paesi del Mediterraneo meridionale, beneficiari del programma comunitario denominato SAFEMED, nonché di alcuni Paesi che si affacciano sul Mar Caspio e Mar Nero beneficiari del programma pilota comunitario denominato BLACK & CASPIAN SEA.

L'ammodernamento tecnologico che garantisce servizi sempre più efficaci ed efficienti, non può non includere anche un costante piano di ammodernamento (sostituzione) delle dotazioni informatiche più vetuste e, spesso, non più rispondenti ai requisiti minimi che i sistemi e programmi informatizzati richiedono.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Assicurare il monitoraggio del traffico marittimo nelle zone di maggior rischio mediante l'operatività dei centri VTS (*Vessel traffic service*) in FOC (*full operational capability*) o in LOC (*limited operational capability*)
- Assicurare la disponibilità delle reti AIS (*Automatic Identification System*) Nazionale e del Mediterraneo, coi rispettivi sistemi PELAGUS e MAREΣ, a garanzia del proficuo scambio di informazioni sul traffico marittimo
- Prosecuzione del previsto piano di ammodernamento delle postazioni informatiche di lavoro presso tutti i Comandi del Corpo per garantire l'efficiente operatività degli stessi

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. giorni operatività / N. giorni trimestre
- N. ore di disponibilità / N. ore trimestre
- N. postazioni sostituite / N. postazioni esistenti

Obiettivo annuale n. 4: “Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell’U.E.”

Attività annuale: L'obiettivo si prefigge di rafforzare la cooperazione internazionale in materia di sicurezza della navigazione per rendere più efficiente ed efficace la collaborazione nelle Funzioni di Guardia Costiera nei bacini di interesse e, più in generale, partecipando attivamente al processo di *decision-making* per uniformare le norme comunitarie ed internazionali di settore. Le iniziative di cooperazione sono racchiuse negli adempimenti previsti nei vari programmi d'azione e qui dettagliate:

- partecipare ad almeno una delle esercitazioni internazionali annualmente programmate, quando previste, con interventi di personale e mezzi di diversi Paesi del Mediterraneo, per sviluppare tecniche efficaci di sinergia in caso di emergenze in alto mare;
- promuovere, in relazione alle esigenze operative, nuovi accordi di cooperazione SAR con almeno un paese contiguo o frontista del Mediterraneo;
- partecipare alle iniziative in materia di salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza della navigazione adottate nel contesto internazionale ed europeo promuovendo in particolare, nell'ambito delle competenti istituzioni UE e delle agenzie UE di riferimento (EFCA, EMSA, FRONTEX), la cooperazione in materia di *Coast Guard Functions*, attraverso la partecipazione alle pertinenti iniziative internazionali.

Inoltre, per agevolare la concreta attuazione della normativa di settore, si prevede (ultima fase) di disporre tempestivamente, in funzione delle nuove norme che saranno introdotte a livello internazionale ma anche nazionale, a garanzia dell'uniformità interpretativa ed applicativa.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Garantire la proficua collaborazione nelle situazioni emergenziali attraverso apposite esercitazioni addestrative internazionali
- Estendere la cooperazione SAR con Paesi contigui o frontisti del Mediterraneo al fine di agevolare interventi congiunti in alto mare o in situazioni di particolare complessità
- Promuovere, nell'ambito delle competenti istituzioni UE e delle agenzie UE di riferimento (EFCA - EMSA - FRONTEX), la cooperazione in materia di *Coast Guard Functions* assicurando il supporto alle iniziative promosse
- Partecipazione ai Comitati, Sotto-Comitati, Gruppi di esperti e di lavoro dell'IMO e della UE in materia di sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, di pertinenza del Comando Generale
- Disporre per l'attuazione delle Convenzioni internazionali, direttive e documenti UE e ulteriori normative anche nazionali, intervenute in materia di sicurezza, per quanto di pertinenza del Corpo e a garanzia della uniformità

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Partecipare ad almeno una esercitazione addestrativa in ambito *Coast Guard Functions*, quando prevista a livello internazionale (Sì/No)
- Predisporre gli atti necessari per promuovere, in relazione alle esigenze operative, nuovi accordi di cooperazione SAR con almeno un Paese contiguo o frontista del Mediterraneo (Sì/No)
- N. partecipazioni/ N. iniziative promosse
- N. partecipazioni / N. consessi previsti
- N. disposizioni attuative predisposte/ N. normative emanate

4.9 Obiettivi annuali “Vigilanza litorale marittimo”

Obiettivo triennale	Obiettivi annuali
Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto	<p>Consolidare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza</p> <hr/> <p>Mantenere in efficienza l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza ed i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse</p>

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2021-2023 in termini quantitativi

INDICATORE	FONTE	BASELINE (2019)	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023
Variazione percentuale del numero di infrazioni accertate nel contrasto all'abusivismo demaniale	Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo)	1110	≥ 0,1%	≥ 0,2%	≥ 0,3%
Variazione percentuale del numero di infrazioni accertate in ordine al rispetto delle Ordinanze emanate per la sicurezza balneare	Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo)	3059	≥ 0,1%	≥ 0,2%	≥ 0,3%

Obiettivo annuale n. 1: “Consolidare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza”

Attività annuale:

L'obiettivo è attuato attraverso l'attività di polizia marittima che il personale militare Corpo delle Capitanerie di Porto, appositamente formato, effettua in mare, lungo tutto il litorale marittimo e nei porti, per garantire la sicurezza e la legalità nei vari contesti.

Per ciò che riguarda la vigilanza sulla navigazione da diporto, vengono programmate ed eseguite ispezioni alle unità da diporto, al fine di verificare la prevista documentazione di bordo e le dotazioni di sicurezza prescritte dalla normativa di settore. Inoltre si eseguono verifiche sull'attività diportistica in genere, con particolare riguardo al possesso ed alla validità dei titoli/abilitazioni previsti per la conduzione delle unità stesse, nonché alla locazione/noleggioro e al rispetto delle specifiche Ordinanze emanate per la salvaguardia dei bagnanti e dell'utenza del mare in generale.

Per prevenire, invece, i fenomeni di abusivismo demaniale e reprimere quelli perpetrati, nonché per verificare la corretta osservanza delle clausole apposte nelle concessioni demaniali marittime, si

predispongono specifici piani di intervento, anche in sinergia con le altre forze di polizia locali e non, per tutelare gli interessi dominicali ma anche per garantire il libero accesso al litorale fruibile. Infine, in ambito portuale, il personale militare del Corpo svolge attività di polizia per controllare gli accessi al porto stesso ed anche per verificare il rispetto della normativa sulla circolazione stradale in tali contesti particolarmente critici.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Garantire un adeguato numero di controlli sul rispetto delle locali ordinanze di sicurezza balneare e delle norme sulla nautica da diporto
- Garantire gli opportuni interventi di ispezione e controllo sul demanio marittimo per combattere, in generale, i fenomeni di abusivismo e per verificare, in particolare, il rispetto delle clausole concessorie
- Garantire i necessari controlli in ambito portuale per verificare il rispetto delle locali ordinanze per le quali sono previsti i seguenti indicatori

Indicatori:

- N. controlli eseguiti / 149.300
- N. controlli eseguiti / 199.200
- N. controlli eseguiti / 137.700

Obiettivo annuale n. 2: *“Mantenere in efficienza l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza ed i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse”*

Attività annuale: L'obiettivo, attraverso la realizzazione delle sue fasi, propone interventi di polizia marittima a garanzia, in via generale, della sicurezza e della legalità negli ambienti costieri e marini, ma anche a salvaguardia dell'ambiente stesso e delle sue risorse.

Al Corpo delle Capitanerie di porto, infatti, è affidata l'attività di sorveglianza del mare e delle coste, per la lotta agli inquinamenti marini e per la tutela delle aree marine protette, che viene regolarmente svolta con personale appositamente specializzato, anche attraverso il monitoraggio, il telerilevamento (TLRV) da parte della componente aerea ed il campionamento delle acque (marine, reflue, depurate ecc.) soprattutto nelle zone di mare vincolate, con analisi da parte dei laboratori del Corpo.

Per gli aspetti di protezione del patrimonio archeologico e storico sommerso, inoltre, specifici nuclei subacquei, istituiti presso talune Capitanerie di porto, con personale militare altamente ed appropriatamente specializzato, intervengono lungo tutto il territorio costiero per la salvaguardia di tali ricchezze, anche in attuazione di specifiche convenzioni con le competenti Sovrintendenze ai beni culturali.

In materia di pesca, infine, la normativa prevede, tra l'altro, l'avvalimento del Corpo delle Capitanerie di porto, da parte del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, per l'attività di vigilanza e controllo sulla filiera di pesca, anche in ottemperanza alle disposizioni comunitarie per la tutela del patrimonio ittico, la salvaguardia delle specie protette e di quelle soggette ad un piano pluriennale di ricostituzione, nonché per la lotta alle frodi alimentari. Allo scopo, una parte del personale militare viene annualmente specializzata assumendo la qualifica di "Ispettore pesca" che esegue le necessarie ispezioni e verifiche, sia in mare, sia allo sbarco ed ai punti di vendita e commercializzazione del pescato.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Assicurare gli opportuni controlli in mare e lungo le coste per combattere i fenomeni di sversamento illegale
- Assicurare le necessarie missioni aeronavali per la salvaguardia delle biodiversità nelle aree marine protette e la tutela del patrimonio archeologico nei siti sommersi
- Assicurare gli opportuni controlli sull'intera filiera di pesca a tutela del patrimonio ittico e anche contro le frodi alimentari

➤ Disporre per la partecipazione, ai corsi di formazione specialistica, del personale militare del Corpo da impiegare nelle attività operative inerenti l'obiettivo (previsione: 121 militari) per le quali sono previsti i seguenti

Indicatore:

- N. controlli eseguiti/ 175.500
- N. missioni eseguite /7.550
- N. controlli eseguiti / 104.150
- N. militari specializzati /121

5. DALLA PERFORMANCE ORGANIZZATIVA ALLA PERFORMANCE INDIVIDUALE

A valle della programmazione triennale, come chiarito dalle Linee guida per il Piano della *performance* emanate a giugno 2017 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della funzione pubblica - Ufficio per la valutazione della *performance*, in sede di articolazione degli obiettivi specifici del Ministero, gli obiettivi di *performance* individuale collegati alla *performance* organizzativa vengono declinati a partire dalle attività e dai progetti definiti in sede di programmazione annuale, al fine di assicurare che la declinazione degli obiettivi da assegnare alle strutture dirigenziali ed ai dirigenti sia tale da consentire la valutazione individuale della *performance* sulla base di elementi sui quali il valutato ha effettivamente la possibilità di intervenire direttamente, evitando quindi di collegare tale valutazione ad elementi che siano fuori del controllo del valutato e, pertanto, basandosi su indicatori di efficacia ed efficienza e non di indicatori di impatto (questi ultimi relativi alla programmazione di medio-lungo periodo, nell'ottica della creazione di valore pubblico, e preordinati a finalità di comunicazione e quindi di "accountability esterna").

Tali modalità, peraltro, sono quelle previste nell'attuale Sistema di misurazione e valutazione della *performance* del Ministero.

6. RIEPILOGO OBIETTIVI SPECIFICI ED ANNUALI

Obiettivo specifico	Obiettivo annuale
<p>Verificare e monitorare che i concessionari mantengano adeguati livelli di sicurezza delle grandi dighe e delle relative opere di derivazione anche al fine della salvaguardia delle risorse idriche</p>	<p>Svolgimento delle visite di vigilanza. Esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie. Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione delle dighe. Vigilanza sui lavori e sull'esercizio</p>
	<p>Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche e degli interventi del Piano Nazionale per il settore idrico, di cui all'art. 1, comma 516, legge 205/2017</p>
	<p>Attuazione e monitoraggio delle opere previste dal primo stralcio del Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico - "sezione invasi", adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019</p>
<p>Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità intelligente e sostenibile e per la mobilità stradale finalizzato anche a facilitare l'accesso ai territori</p>	<p>Vigilanza e monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali</p>
	<p>Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A.</p>
	<p>Monitoraggio e finanziamento dei percorsi prioritari di ciclovie</p>
	<p>Definizione delle proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali, con le modalità e i tempi previsti dall'articolo 13 del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162</p>

Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo	<i>Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP</i>
	<i>Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione degli enti locali</i>
	<i>Attuazione del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare, promosso dall'articolo 1, comma 437 e seguenti, della legge n. 160/2019</i>
	<i>Attuazione e monitoraggio del fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese</i>
Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto	<i>Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione</i>
	<i>Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma con ANAS S.p.A</i>
	<i>Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma R.F.I. S.p.A.</i>
	<i>Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi</i>
	<i>Diffusione campagna di comunicazione in materia di sicurezza stradale</i>
	<i>Prosecuzione dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese ed alle autoscuole</i>

Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del trasporto pubblico locale	<i>Istruttoria per l'erogazione dei contributi concessi al trasporto pubblico locale e ai servizi ferroviari regionali</i>
	<i>Rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale ed attuazione del Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile</i>
	<i>Impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa</i>
	<i>Ripartizione, ai sensi dell'articolo 27 del decreto legge n. 50/2017 e successive modificazioni, del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario</i>
Prosecuzione dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci	<i>Monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity</i>
	<i>Monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di specifiche opere inserite nel Contratto di programma parte investimenti con RFI S.p.A.</i>
	<i>Monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario del programma Piano Stazioni inserito nel Contratto di programma con RFI S.p.A.</i>
	<i>Completamento degli incentivi alle imprese per l'incremento del trasporto ferroviario delle merci (ferrobonus)</i>

Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra	<i>Vigilanza e impulso agli interventi di sviluppo dei porti realizzati dalle Autorità di Sistema Portuale</i>
	<i>Sviluppo delle reti ferroviarie di collegamento con i porti</i>
	<i>Completamento del piano di incentivi "Marebonus"</i>
Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	<i>Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo</i>
	<i>Continuo miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) e quelle di controllo ai Centri di formazione del personale</i>
	<i>Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione</i>
	<i>Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'U.E.</i>
	<i>Consolidare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza</i>
Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto	<i>Mantenere in efficienza l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza ed i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse</i>