



*Ministero delle
infrastrutture e della mobilità sostenibili*

PIANO DELLA PERFORMANCE

PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2022-2024

GENNAIO 2022

INDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUZIONE | 3 |
| 2. PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE | 4 |
| A) <i>Servizi diretti</i> | 5 |
| B) <i>Servizi indiretti</i> | 5 |
| C) <i>Funzioni di regolazione</i> | 5 |
| D) <i>Trasferimenti</i> | 6 |
| E) <i>Amministrazione generale</i> | 6 |
| 2.1 Organizzazione | 7 |
| 2.2 Personale | 14 |
| A) <i>Personale interno</i> | 14 |
| B) <i>Consulenti e collaboratori esterni</i> | 18 |
| 2.3 Bilancio | 18 |
| 3.1 Quadro di riferimento | 21 |
| 3.1.1 Valore Pubblico | 23 |
| 3.1.2 Gli indicatori di benessere equo e di sviluppo sostenibile | 23 |
| 3.2 Obiettivi specifici del triennio | 24 |
| 3.2.1 <i>Dighe, reti e risorse idriche</i> | 24 |
| 3.2.2 <i>Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accessibilità ai territori</i> | 29 |
| 3.2.3 <i>Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana</i> | 37 |
| 3.2.4 <i>Sicurezza nelle varie modalità di trasporto</i> | 43 |
| 3.2.5 <i>Trasporto pubblico locale</i> | 47 |
| 3.2.6 <i>Riqualificazione dei collegamenti ferroviari</i> | 51 |
| 3.2.7 <i>Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale</i> | 53 |
| 3.2.8 <i>Salvaguardia della vita in mare e sicurezza della navigazione</i> | 56 |
| 3.2.9 <i>Vigilanza litorale marittimo</i> | 58 |
| 4. PIANIFICAZIONE ANNUALE | 60 |
| 4.1 <i>Obiettivi annuali "Dighe e reti idriche"</i> | 61 |
| 4.2 <i>Obiettivi annuali "Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accesso ai territori"</i> | 66 |
| 4.3 <i>Obiettivi annuali "Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana"</i> | 73 |
| 4.4 <i>Obiettivi annuali "Sicurezza nelle varie modalità di trasporto"</i> | 81 |
| 4.5 <i>Obiettivi annuali "Trasporto pubblico locale"</i> | 85 |
| 4.6 <i>Obiettivi annuali "Riqualificazione dei collegamenti ferroviari"</i> | 91 |
| 4.7 <i>Obiettivi annuali "Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale"</i> | 95 |
| 4.8 <i>Obiettivi annuali "Salvaguardia della vita in mare"</i> | 99 |
| 4.9 <i>Obiettivi annuali "Vigilanza litorale marittimo"</i> | 105 |

5. DALLA PERFORMANCE ORGANIZZATIVA ALLA PERFORMANCE INDIVIDUALE

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 della mobilità sostenibili.

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 2022, 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 2022, emanata con D.M. 10 gennaio 2022, n. 3, pubblicata sul portale istituzionale dell’Amministrazione al seguente link:

<https://www.mit.gov.it/normativa/direttiva-ministeriale-numero-3-del-10012022>

Nell’Allegato 1 al Piano sono contenuti gli obiettivi degli Uffici dirigenziali di livello non generale della struttura organizzativa, di cui al dal D.M. 30 novembre 2021, n. 481, registrato alla Corte dei conti il 19 dicembre 2021, n. 3089.

2. PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

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

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.

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

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, il cui elenco è consultabile sul portale del Ministero al seguente link:

https://trasparenza.mit.gov.it/pagina717_enti-controllati.html

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 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, n. 190, 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 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, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero, e dalla Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici, cui fanno capo, rispettivamente le seguenti competenze.

- *Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero*, che svolge, tra l'altro, le funzioni di competenza del Ministero negli ambiti di attività concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale, il reclutamento, la formazione, le relazioni sindacali, lo sviluppo di politiche per il personale, per favorire il benessere organizzativo e le pari opportunità e l'*anti-mobbing*, il contrasto al mobbing ed alle condotte discriminatorie, 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 al datore di lavoro

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 per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici*, che svolge, tra l'altro, 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 promozione dell'innovazione digitale e la riorganizzazione dei processi, le funzioni di Ufficio di Statistica del Ministero, produzione e diffusione di statistiche ufficiali di settore, redazione e diffusione del Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, la gestione dell'Osservatorio per le *Smart Road* ed i veicoli connessi e a guida automatica.

2.1 Organizzazione

Il Ministero è articolato:

- in sede centrale, in tre Dipartimenti, così denominati:
 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;
 - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative ed urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali;
 - Dipartimento per la mobilità sostenibile.
- a livello periferico, in sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative ed urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali, ed in quattro Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.

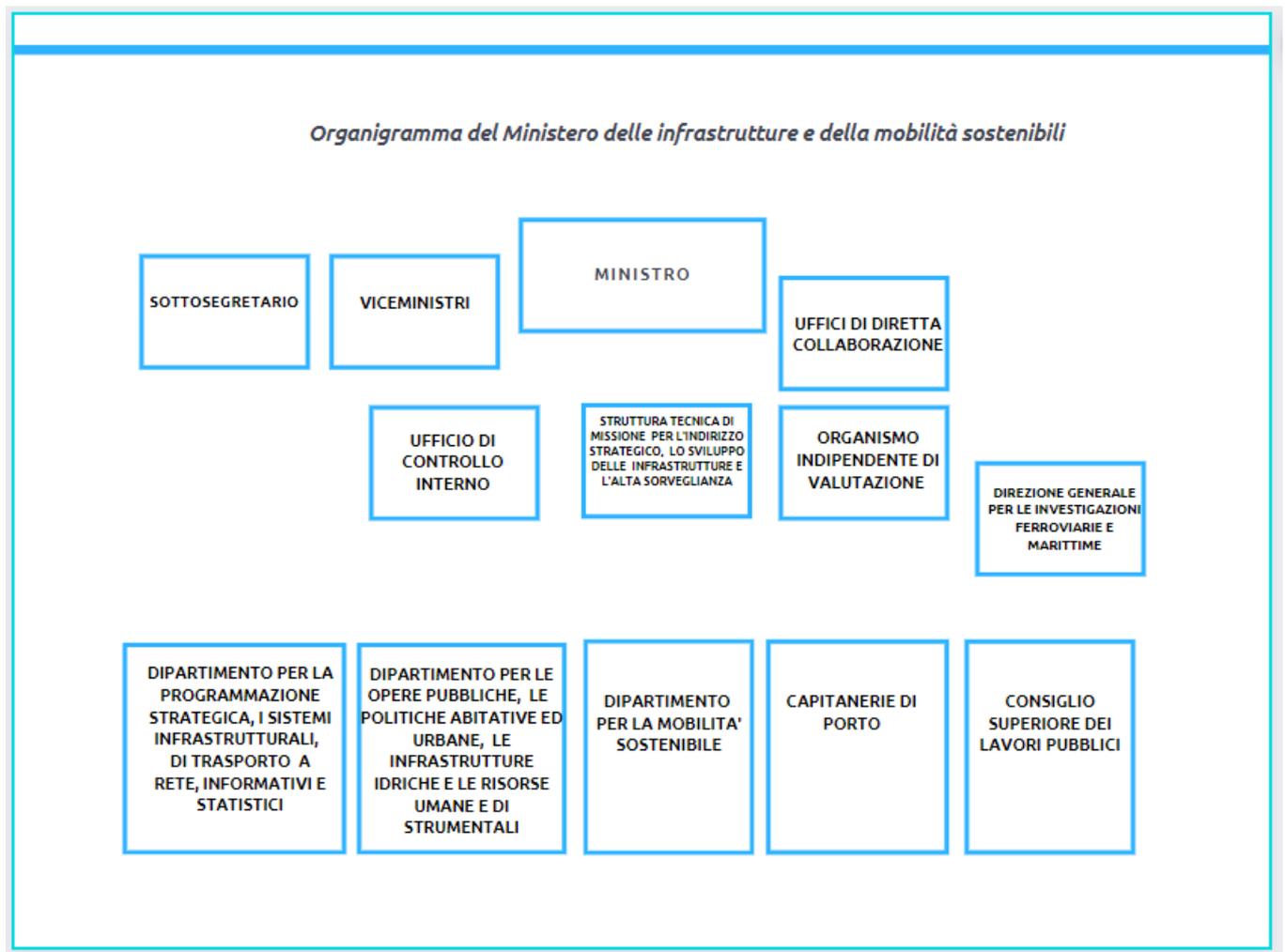
I Dipartimenti assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni.

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, dotato di piena autonomia organizzativa e funzionale ed organizzato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 2006, che è articolato in tre sezioni distinte per materie e compiti.
- 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 e gestione dei rischi).

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 collegiale che svolge le funzioni previste dall'articolo 14 del decreto legislativo n. 150 del 2009, e successive modificazioni, avvalendosi della Struttura tecnica permanente per la misurazione della performance di cui all'articolo 14, comma 9, del decreto medesimo.



STRUTTURE CENTRALI DEI DIPARTIMENTI

| DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI | DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE ED URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI | DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE |
|---|---|---|
| DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, LA PIANIFICAZIONE ED I PROGETTI INTERNAZIONALI | DIREZIONE GENERALE PER L'EDILIZIA STATALE, LE POLITICHE ABITATIVE, LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI | DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE INTEGRATE DI MOBILITA' SOSTENIBILE, LA LOGISTICA E L'INTERMODALITA' |
| DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE, L'ALTA SORVEGLIANZA SULLE INFRASTRUTTURE STRADALI E LA VIGILANZA SUI CONTRATTI CONCESSORI AUTOSTRADALI | DIREZIONE GENERALE PER LA REGOLAZIONE DEI CONTRATTI PUBBLICI E LA VIGILANZA SULLE GRANDI OPERE | DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE E PER I SERVIZI AI CITTADINI E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE |
| DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE | DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE, DEL BILANCIO DEGLI AFFARI GENERALI E DELLA GESTIONE SOSTENIBILE DEL MINISTERO | DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO |
| DIREZIONE GENERALE PER LA DIGITALIZZAZIONE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI | DIREZIONE GENERALE PER LE DIGHE, E LE INFRASTRUTTURE IDRICHE | DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE E LA MOBILITÀ PUBBLICA SOSTENIBILE |
| | | DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE |
| | | DIREZIONE GENERALE PER GLI AEROPORTI, IL TRASPORTO AEREO E I SERVIZI SATELLITARI |

Nell'ambito del Dipartimento per la mobilità sostenibile opera il **Comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori**, il quale esercita le funzioni di competenza, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284 .

STRUTTURE PERIFERICHE DEI DIPARTIMENTI

| DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE ED URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI | DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE |
|--|---|
| 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

Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici

Identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio, con riferimento all'articolazione delle infrastrutture sul territorio a rete, in coordinamento con il Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali; monitoraggio dei progetti internazionali ed europei di settore; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa europea di settore; pianificazione, programmazione e gestione della rete nazionale stradale ed autostradale; predisposizione e sottoscrizione degli atti convenzionali autostradali e valutazione dei relativi piani economico-finanziari; vigilanza sulle concessionarie autostradali finalizzata alla verifica dell'adempimento degli obblighi convenzionali; pianificazione e programmazione del trasporto ferroviario; pianificazione e programmazione delle infrastrutture ferroviarie e dell'interoperabilità ferroviaria; trasformazione digitale; sicurezza informatica; sviluppo e gestione dei sistemi informativi, comunicazione istituzionale e consulenza tecnico-informatica agli uffici del Ministero; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici; gestione dell'osservatorio per le Smart Road e i veicoli connessi e per quelli a guida automatica.

Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative ed urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali

Identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio, con riferimento alle opere di competenza statale diverse dalle infrastrutture di trasporto a rete in coordinamento con il Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi; progettazione delle costruzioni civili; realizzazione di programmi speciali; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali in materia di contratti pubblici, 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; vigilanza tecnica in materia di dighe, opere di derivazione e costruzioni idriche ed elettriche; pianificazione e programmazione di interventi nel settore idrico; attività consultiva in materia di 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 della manutenzione di edifici pubblici; programmazione e gestione delle risorse statali inerenti i grandi eventi; gestione delle risorse umane; relazioni sindacali; coordinamento e supporto alla redazione del

| | |
|---|--|
| <p><i>Dipartimento per la mobilità sostenibile</i></p> | <p><i>bilancio del Ministero; servizi e forniture.</i></p> <p><i>Programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli e abilitazione dei conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; programmazione delle risorse statali in materia trasporto pubblico locale; attività di indirizzo e di monitoraggio con riferimento ai piani urbani della mobilità sostenibile; regolazione in materia di autotrasporto di persone e cose; attività di indirizzo ai fini della sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi ad esclusione delle ferrovie; gestione dei trasporti esercitati in regime di concessione; indirizzo in materia di sicurezza stradale, prevenzione incidenti, formazione e informazione dei conducenti; conduzione della centrale operativa del Centro di coordinamento delle informazioni sulla sicurezza stradale (CCISS), per l'erogazione dei servizi di infomobilità; gestione applicativa e supporto allo sviluppo del sistema informativo motorizzazione; indirizzo, pianificazione e programmazione in materia di aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, europei 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; attività di indirizzo per la gestione e la disciplina d'uso delle aree demaniali marittime; programmazione e gestione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; disciplina del personale della navigazione marittima e interna, per quanto di competenza.</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</i></p> |

| | |
|---|--|
| | <i>competenza del Dipartimento per i trasporti e la navigazione che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale.</i> |
| <i>Consiglio superiore dei lavori pubblici</i> | <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> |
| 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 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 di controllo interno e di gestione dei rischi</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; 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> |

Con decreto ministeriale 30 novembre 2021, n. 481, registrato alla Corte dei conti il 19 dicembre 2021, n. 3089, sono stati rimodulati il numero ed i compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale della struttura organizzativa del Ministero.

2.2 Personale

A) Personale interno

La dotazione organica del Ministero, prevista dal D.P.C.M. 23 dicembre 2020, n. 190, come modificato dal D.P.C.M. 24 giugno 2021, n. 115, è pari a 7.999 unità.

**DOTAZIONE ORGANICA AI SENSI DEL D.P.C.M 23 DICEMBRE 2020,
COME MODIFICATO DAL D.P.C.M. 24 GIUGNO 2021, N. 115**

| | |
|---------------------------|--------------|
| Dirigenti prima fascia | 38 |
| Dirigenti seconda fascia | 195 |
| <i>Totale Dirigenti</i> | 233 |
| Terza Area | 3.014 |
| Seconda Area | 4.535 |
| Prima Area | 217 |
| <i>Totale Aree</i> | 7.766 |
| TOTALE COMPLESSIVO | 7.999 |

Il personale effettivamente in servizio, alla data del 1° gennaio 2022, è pari a **6.230 unità**.

**PERSONALE IN SERVIZIO ALLA DATA DEL
1° GENNAIO 2022**

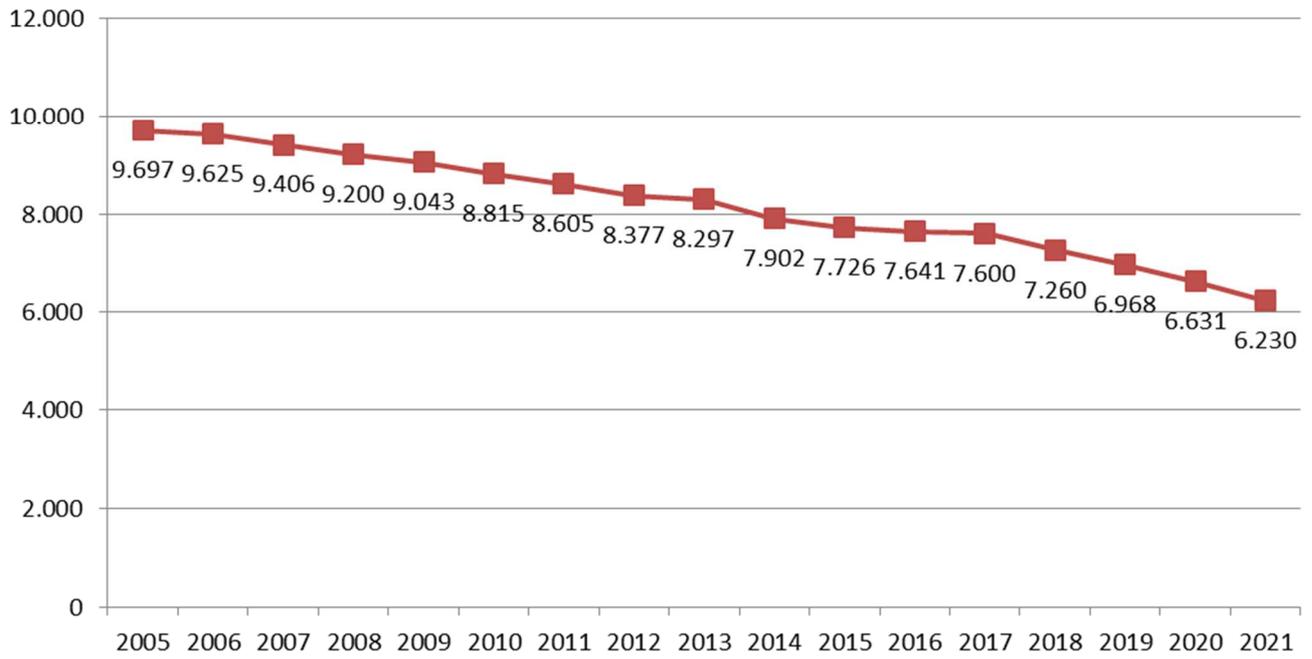
| PERSONALE CIVILE | |
|---|---------------|
| Dirigenti prima fascia | 35 |
| Dirigenti seconda fascia | 157 |
| <i>Totale Dirigenti</i> | 192 |
| Terza Area | 2200 |
| Seconda Area | 3525 |
| Prima Area | 300 |
| <i>Totale Aree</i> | 6025 |
| Personale in servizio (non dipendente) sulla base di contratti per l'esternalizzazione di servizi | |
| TOTALE COMPLESSIVO | 6217 |
| Personale a tempo determinato | 3 |
| Totale personale civile | 6230 |
| PERSONALE MILITARE² | |
| Ufficiali Ammiragli | 17 |
| Ufficiali Superiori | 734 |
| Ufficiali Inferiori | 449 |
| Ruolo Marescialli | 2.686 |
| Ruolo Sergenti | 1.583 |
| Ruolo Sottocapi | 3.302 |
| Personale non in S.p.e. | 1.968 |
| Totale Personale militare | 10.739 |

² Il personale militare non è ricompreso nella dotazione organica del Ministero.

Evoluzione della consistenza organica (anni 2004-2021)

| 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 | 6.631 | -337 | -5,00 |
| 2021 | 6.230 | -401 | -6,00 |

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 POLITICHE ABITATIVE ED URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI</i> |
| 3 | <i>DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE</i> |
| 4 | <i>CAPITANERIE DI PORTO</i> |
| 5 | <i>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</i> |
| 6 | <i>DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI</i> |

La rappresentazione delle risorse finanziarie gestite fa riferimento agli stanziamenti in Legge di bilancio³. 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.

³ Legge 30 dicembre 2021, n. 234

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

| ANNI | FUNZIONAMENTO | INTERVENTI | ONERI COMUNI DI PARTE CORRENTE | TOTALE |
|-------------|---------------|---------------|--------------------------------|----------------------|
| 2022 | 1.398.879.643 | 6.297.041.531 | 61.155.833 | 7.757.077.007 |
| 2023 | 1.404.827.418 | 6.045.275.617 | 37.515.833 | 7.487.618.868 |
| 2024 | 1.410.787.806 | 6.115.111.048 | 22.105.833 | 7.548.004.687 |

SPESE IN CONTO CAPITALE (in euro)

| ANNI | INVESTIMENTI | ALTRE SPESE IN C/CAPITALE | ONERI COMUNI DI CONTO CAPITALE | TOTALE |
|-------------|---------------|---------------------------|--------------------------------|----------------------|
| 2022 | 8.833.598.330 | 9.500.000 | 680.028.425 | 9.523.126.755 |
| 2023 | 8.592.743.939 | 15.000.000 | 438.749.095 | 9.046.493.034 |
| 2024 | 9.113.154.356 | 42.000.000 | 233.275.757 | 9.388.430.113 |

TOTALE BILANCIO DI COMPETENZA (in euro)

| ANNI | SPESE CORRENTI | SPESE C/CAPITALE | TOTALE |
|-------------|----------------|------------------|-----------------------|
| 2022 | 7.757.077.007 | 9.523.126.755 | 17.280.203.762 |
| 2023 | 7.487.618.868 | 9.046.493.034 | 16.534.111.902 |
| 2024 | 7.548.004.687 | 9.388.430.113 | 16.936.434.800 |

BILANCIO DI CASSA

SPESE CORRENTI (in euro)

| ANNI | FUNZIONAMENTO | INTERVENTI | ONERI COMUNI DI PARTE CORRENTE | TOTALE |
|-------------|---------------|---------------|--------------------------------|----------------------|
| 2022 | 1.384.016.318 | 6.302.041.531 | 61.155.833 | 7.747.213.682 |
| 2023 | 1.388.676.544 | 6.045.275.617 | 37.515.833 | 7.471.467.994 |
| 2024 | 1.394.014.218 | 6.115.111.048 | 22.105.833 | 7.531.231.099 |

SPESE IN CONTO CAPITALE (in euro)

| ANNI | INVESTIMENTI | ONERI COMUNI DI CONTO CAPITALE | ALTRE SPESE IN C/CAPITALE | TOTALE |
|-------------|---------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 2022 | 9.295.809.939 | 759.373.463 | 9.500.000 | 10.064.683.402 |
| 2023 | 8.227.193.172 | 438.749.099 | 15.000.000 | 8.680.942.271 |
| 2024 | 9.053.918.446 | 233.275.757 | 42.000.000 | 9.329.194.203 |

TOTALE BILANCIO DI CASSA (in euro)

| ANNI | SPESE CORRENTI | SPESE C/CAPITALE | | TOTALE |
|-------------|----------------|------------------|--|-----------------------|
| 2022 | 7.747.213.682 | 10.064.683.402 | | 15.624.434.999 |
| 2023 | 7.471.467.994 | 8.680.942.271 | | 16.152.410.265 |
| 2024 | 7.531.231.099 | 9.329.194.203 | | 16.860.425.302 |

3.1 Quadro di riferimento

L'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 ha inciso in modo determinante sul nostro modo di vivere, di lavorare, di interagire, causando una grave crisi economica e sociale. La contrazione del PIL nel 2020 è stata pari all'8,9%, con una perdita media annua in termini di occupazione pari a 456 mila occupati (-2%) e con rilevantissimi impatti negativi specialmente sulle donne e sui giovani.

Dai più recenti sviluppi di settore, emergono, tuttavia, risultati confortanti: l'anno appena trascorso si è chiuso, infatti, con una crescita del Pil del 6,2 per cento e dei consumi del 5,1 per cento. Risultati che testimoniano una grande vitalità del tessuto produttivo del Paese, anche se vi sono alcuni settori, a cominciare dalla filiera turistica e dall'area della cultura e del tempo libero, che non hanno mai partecipato pienamente a questa ripresa e che sono ancora molto distanti dai livelli del 2019.

Per i consumi, in calo del 7,3 per cento rispetto al 2019, il completo ritorno ai livelli pre-pandemici si stima non avverrà prima del 2023.

Per una ripresa più robusta bisognerà, dunque, attendere condizioni macroeconomiche più favorevoli, anche perché la nuova ondata pandemica, con le conseguenti restrizioni e, soprattutto, l'accelerazione inflazionistica innescata dai prezzi delle materie prime, rischiano di bloccare l'ampio potenziale di consumo delle famiglie italiane.

In tale contesto, le politiche pubbliche si sono orientate verso scelte e soluzioni in grado di contemperare le esigenze di tutela della salute con quelle di sostegno al lavoro e ai settori economici e produttivi, ma anche di cogliere l'occasione per realizzare trasformazioni radicali del modello economico e sociale, in linea con ciò che la Commissione europea ha definito "resilienza trasformativa" del sistema socioeconomico, trasfusa nel PNRR-Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dal Next generation EU.

Si tratta di un mutamento di visione coerente col cambio di paradigma proposto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, sottoscritta dall'Italia nel 2015. La consapevolezza della necessità di una svolta nella direzione di uno sviluppo sostenibile è certamente rafforzata dal nuovo corso delle politiche dell'Unione europea e dagli indirizzi della Commissione nel creare "un'Europa resiliente, sostenibile e giusta". Di conseguenza, gli interventi finanziati con il PNRR e con il Fondo Complementare sono finalizzati a contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dello sviluppo, a perseguire con successo la transizione digitale, a favorire e sostenere i processi di innovazione, ad aumentare la competitività e a ridurre le disuguaglianze.

La ripresa e la resilienza del nostro Paese dipendono in modo decisivo dalla dotazione infrastrutturale di cui esso dispone e dall'efficienza dei sistemi a rete che

sostengono le attività economiche e sociali. Investimenti rapidi e consistenti nel settore, sono destinati ad esercitare un rilevante effetto positivo di tipo occupazionale ed a contribuire al miglioramento della competitività della nostra economia e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente. Trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti, infatti, crea benefici al sistema economico attuale e futuro e risulta indispensabile per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 previsti dall'Unione europea e per realizzare la decarbonizzazione entro il 2050: da soli, il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e della biodiversità è evidente.

I 36,1 miliardi di euro di investimenti di competenza del Ministero sostenibili previsti dalla Legge di Bilancio 30 dicembre 2021, n. 234 hanno l'obiettivo di rendere sostenibili il potenziamento e la modernizzazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità, in coerenza con i principi del PNRR, dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con gli obiettivi del *Green Deal* europeo, portando a circa 100 miliardi di euro l'impegno del Ministero nei prossimi dieci anni, aggiungendosi ai fondi del Next Generation EU e del Piano Nazionale Complementare ai fondi ordinari a disposizione del Ministero e alle ulteriori risorse derivanti dal Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027.

Gli investimenti previsti dalla Legge di Bilancio sono principalmente orientati:

- allo sviluppo della mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti, in linea con gli obiettivi e le misure del pacchetto europeo "Fit for 55" (2 miliardi di euro);
- al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, del trasporto rapido di massa e della mobilità locale (20,6 miliardi di euro);
- alla manutenzione e realizzazione di infrastrutture stradali, ponti e viadotti (10,8 miliardi di euro); al rafforzamento delle infrastrutture idriche e al completamento di opere pubbliche (0,7 miliardi di euro);
- alla realizzazione di opere necessarie per grandi eventi internazionali ospitati nel nostro Paese, in particolare le Olimpiadi Milano-Cortina 2026 e il Giubileo 2025 (1,7 miliardi di euro);
- al rafforzamento della flotta navale impegnata in attività di salvataggio e alla digitalizzazione del Mims per migliorare i servizi ai cittadini, alle imprese e alle pubbliche amministrazioni (0,3 miliardi di euro).

Si affiancheranno alle risorse del PNRR fino al 2026, per garantire la continuità degli investimenti fino all'anno 2036, essendo previsti 12,3 miliardi di euro dal 2022 al 2026, 11,1 miliardi di euro dal 2027 al 2030, 12,6 miliardi di euro dal 2031 al 2036.

3.1.1 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 2021 ha analizzato l'andamento degli indicatori dei 12 domini fino al 2019 ed ha fornito la previsione di alcuni di essi fino al 2022.

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.

3.1.2 Gli indicatori di benessere equo e di sviluppo sostenibile

Il presente Piano prosegue il percorso di associazione, ad alcuni degli obiettivi specifici, degli 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

Gli obiettivi specifici triennali riportati di seguito presentano una forte discontinuità rispetto a quelli inseriti nel Piano della performance 2021-2023, a motivo degli importanti compiti derivati al Ministero dall'attuazione del PNRR e del FC.

E' soprattutto agli interventi previsti dai documenti appena citati che si ispira la programmazione del triennio, che tiene anche conto delle *policy* dell'Amministrazione, delle priorità politiche definite con l'Atto di indirizzo per il 2022 (D.M. 15 giugno 2021, n. 253), delle previsioni del Documento di economia e finanza e relativa Nota di aggiornamento, della legge di bilancio per il triennio 2022-2024, e degli ulteriori documenti programmatori.

3.2.1 Dighe, reti e risorse idriche

Obiettivo specifico: “Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile, potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica, per ridurre le perdite e aumentare le portate”

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.

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 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|---|-------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in milioni di m ³ | Mantenere ed incrementare la capacità di invaso | Mims | 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, politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali Direzione generale per le dighe e le infrastrutture 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 sulle opere già avviate negli scorsi anni, occorre dare corso agli interventi previsti dalla componente M2C4 del PNRR, provvedendo:

- entro il primo trimestre del 2022, all'entrata in vigore della semplificazione normativa per gli interventi nelle infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico;
- entro il 2026, ad assicurare la conclusione delle opere volte alla riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti.

L'obiettivo è quello di far rispettare, nel triennio 2022-2024, i tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere elencate nella tabella seguente.

Tali opere saranno incrementate, negli anni successivi, in relazione all'avvio delle opere previste dal PNRR, i cui appalti dovranno essere tutti aggiudicati nel 2023.

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 - Riutilizzo 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 Villorresi- Impermeabilizzazione del Canale principale Villorresi 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. | 8,46 |

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2021 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale) | Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere | Mims | 32,03% | 45,70% | 50% | 54,5% |

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: “Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l’efficienza”.

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. Sono in corso di aggiornamento le convenzioni interessate alle opere previste dalla componente M3C1 del PNRR, relativa al monitoraggio tecnologico e agli interventi di messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25.

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 2022-2024, i tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere riportate nella tabella che segue (importi 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 Torino - Milano. 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 A7 Nodo di San Benigno lotto 2 | 19,30 |
| Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 nord | 146,30 |
| Totale | 1.472,00 |

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2021 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale) | Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere | Mims | 91% | 96,70% | 100% | |

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

| | |
|--|---|
| <p>Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi di trasporto a rete, i sistemi informativi e statistici</p> <p>Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori 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 relative al monitoraggio tecnologico delle opere d'arte, previsto dalla componente M3C1 del Pnrr;
- 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 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2021 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|--------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Percentuali dei cantieri avviati sul totale delle opere | Rispetto dei tempi previsti per l'avvio dei cantieri | Mims | 21% | 24,84% | 29,16% | 34,38% |

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

La componente M2C2 del PNRR ha stanziato 400 milioni di euro per le ciclovie turistiche e 200 milioni di euro per le ciclovie urbane.

Il percorso attuativo sotteso alla realizzazione di ciascuna ciclovía 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 2022, 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:

- per il 2022, nell'affidamento dei lavori relativi ai progetti approvati nel 2021;
- per il 2023, nell'avvio e nell'esecuzione dei lavori;

– per il 2024, nel monitoraggio dell'avanzamento delle opere.

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---------------------------------|--|-------|----------|---|---------------------------------|--------------------------------|
| Passi procedurali di attuazione | Avanzamento dei previsti passi procedurali | Mims | | Approvazione progetti ed Affidamento lavori (progetti approvati nel 2021) | Avvio ed esecuzione delle opere | Monitoraggio avanzamento Opere |

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>Regioni – Enti locali</p> |
| <p>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</p> | <p>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</p> |

CICLOVIE URBANE

Il rafforzamento della mobilità ciclistica è una delle linee di intervento previste dal PNRR nell'ambito della componente M2C2. In particolare, l'investimento è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani. Ci si attende che gli investimenti nelle piste ciclabili nazionali riguardino anche progetti nelle zone rurali. Nel corso del 2022 è prevista la ripartizione delle risorse, finalizzate alla costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (vale a dire in comuni con più di 50 000 abitanti) entro il quarto trimestre del 2023.

3.2.3 Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana

Obiettivo specifico: “Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all’efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell’abitare”

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

Si prevede la predisposizione, entro il 30 giugno 2022, del Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo, contenente le nuove e diverse azioni che il Ministero intende porre in essere per migliorare la situazione nel settore, oltre a proseguire 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, già avviato da diversi anni. Il Programma comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di Euro 50.000 per alloggio, per un finanziamento iniziale complessivo a carico dello Stato

(dal 2014 al 2024) di 400 milioni di Euro (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 del 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. L'obiettivo per l'anno 2022 prevede il raggiungimento di un significativo avanzamento degli interventi.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|------------------------------------|---|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero alloggi recuperati per anno | Recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP | Mims | 3.518 | 6.397 | 6.397 | 3.157 |

Tendenza attesa sugli indicatori BES

| Dominio | Indicatore | FONTE | TENDENZA 2022 | TENDENZA 2023 | TENDENZA 2024 |
|------------------------|----------------------------------|-------|---------------|---------------|---------------|
| 4- Benessere economico | 4.8 Grave deprivazione abitativa | ISTAT | ↓ | ↓ | ↓ |

Soggetti che devono contribuire ai risultati attesi

| Dipartimento per opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali Direzione generale per l'edilizia statale, le politiche abitative, la riqualificazione urbana 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, Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e Fondo “Salva Opere”

Il Ministero gestisce diversi fondi a disposizione degli enti locali e finalizzati a favorire la progettazione e la realizzazione e completamento delle opere pubbliche. Nello specifico, il “Fondo per la progettazione degli enti locali” ha lo scopo di consentire agli enti locali di provvedere alla progettazione di fattibilità attraverso un opportuno cofinanziamento. Il cofinanziamento è erogabile per opere di messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche, con una dotazione di 30 milioni di euro l’anno, fino al 2030. Il procedimento prevede che 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 2022, 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. Nella prevista relazione finale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità. 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. Nel corso del 2022 proseguirà l’erogazione del finanziamento a saldo per i fondi di cui al DM 171/2019, dell’anticipo del 50% e del saldo a richiesta di quelli di cui al DM 594/2019. Nella prevista relazione finale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità. Infine il cd “Fondo salva Opere” è destinato a soddisfare, nella misura massima del 70 per cento, i crediti insoddisfatti dei sub-appaltatori, dei sub-affidatari e dei sub-fornitori nei confronti dell'appaltatore ovvero, nel caso di affidamento a contraente generale, dei suoi affidatari, sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari, quando questi sono assoggettati a procedura concorsuale, in presenza di contratti di lavori superiori a € 200.000,00 e di servizi e forniture superiore a € 100.000,00. Nel corso del 2022 il Ministero approva i decreti di riparto a seguito di istruttoria delle certificazioni prodotte dagli enti appaltanti o dai contraenti generali sulla sussistenza e la consistenza dei crediti vantati dai sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari. Nella prevista relazione finale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare

Nell'ambito della componente M5C2 del PNRR è previsto l'investimento Programma innovativo della qualità dell'abitare.

L'obiettivo di questa misura è quello di realizzare nuove strutture di edilizia residenziale pubblica e riqualificare le aree degradate, con particolare attenzione all'innovazione verde e alla sostenibilità.

L'investimento deve fornire un sostegno per:

I) riqualificare, riorganizzare e aumentare l'offerta di housing sociale (edilizia residenziale pubblica);

II) rigenerare aree, spazi e proprietà pubblici e privati;

III) migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle aree urbane e mettere a disposizione servizi;

IV) sviluppare modelli di gestione partecipativi e innovativi a sostegno del benessere sociale e urbano.

Nel corso del 2022 sono previste in particolare la firma delle Convenzioni per le 15 Regioni sulle due linee di intervento e le attività di monitoraggio degli stati di avanzamento dei lavori.

Programma "Safe, green and social"

Il Programma "Safe green e social" prevede lo stanziamento di €2.000 mln in totale, è finalizzato ad intervenire sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica con l'obiettivo di migliorare l'efficienza energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, la resilienza e la sicurezza sismica, nonché la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici grazie a diverse azioni.

I risultati previsti sono l'efficientamento energetico pari a 4,5 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia; il miglioramento o adeguamento sismico pari a 1,4 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/30 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia; gli acquisti di immobili ERP pari a 450.000 mq di superficie di immobili ERP, circa 1/100 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia; la riduzione del consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep ed infine la riduzione di emissioni di CO2 in atmosfera di circa 80.000 (tonn/anno). La governance del progetto prevede l'attivazione di un coordinamento strategico (PCM - Dipartimento Casa Italia, MIMS, Direzione Generale per l'edilizia statale, abitativa e gli interventi speciali - Regioni - Anci - Agenzie) e di agenzie/enti di gestione a livello territoriale per la pianificazione degli interventi di dettaglio e il monitoraggio in corso d'opera.

Sono previsti, inoltre, indispensabili interventi di natura trasversale volti al consolidamento delle competenze tecniche degli enti gestori (mediante la formazione e la diffusione dell'utilizzo dei BIM, anche con il coinvolgimento di strutture tecnico-scientifiche qualificate) e all'integrazione in ogni fase di attività di strumenti e procedure di controllo dinamiche e orientate alla rimodulazione e al tempestivo riorientamento dei processi, anche mediante il coinvolgimento dei principali organismi di controllo.

Il Fondo Complementare, nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, ha incrementato con ulteriori 2 miliardi i fondi destinati al programma.

Efficientamento delle cittadelle giudiziarie

Nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, è previsto l'investimento per la Costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'amministrazione della giustizia. Questa misura mira a ristrutturare e riqualificare strutture inadeguate dell'amministrazione della giustizia e si focalizza sulla manutenzione di beni esistenti, consentendo la tutela, la valorizzazione e il restauro del patrimonio storico che spesso caratterizza gli uffici dell'amministrazione della giustizia italiani. Oltre all'efficientamento dei consumi energetici, il programma mira inoltre a garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi attraverso l'uso di materiali sostenibili e l'utilizzo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli interventi devono inoltre adattare le strutture per ridurre la vulnerabilità sismica degli edifici.

L'elenco dei comuni in cui si devono svolgere gli interventi è il seguente: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Latina, Messina, Milano, Monza, Napoli, Palermo, Perugia, Reggio Calabria, Roma, Trani, Torino, Velletri e Venezia.

3.2.4 Sicurezza nelle varie modalità di trasporto

Obiettivo specifico: “Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto utilizzando le opportunità offerte dall’innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR”

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'ammmodernamento 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.

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 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro) | Rilevazione del costo sociale in base all'andamento degli incidenti stradali | Mims | 16,9 MM€ | 16,62 MM€ | 16,55 MM€ | 16,48 MM€ |
| N. Vittime in incidenti stradali | Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali | Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT | 3.377 | 2.816 | 2.785 | 2.755 |

Tendenza attesa sugli indicatori BES

| Dominio | Indicatore | FONTE | TENDENZA 2022 | TENDENZA 2023 | TENDENZA 2024 |
|----------|--------------------------------------|-------|---------------|---------------|---------------|
| 1-Salute | 1.5 Mortalità per incidenti stradali | ISTAT | ↓ | ↓ | ↓ |

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

| | | |
|---|--|----------------------------------|
| Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali | Società concessionarie autostradali | Anas S.p.A. |
| Verifiche sul rispetto dei livelli di servizio. | Rispetto dei livelli di servizio | Rispetto dei livelli di servizio |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dipartimento la mobilità sostenibile Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto | Dipartimento per la mobilità sostenibile Direzione generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e navigazione | Soggetti concessionari di omologazioni e revisione veicoli | Autoscuole |
| - campagne informative ed educative; - conduzione di servizi di | - controllo su strada sui veicoli commerciali; - controlli di conformità sui | - prove di omologazione su veicoli nuovi di | - preparazione al conseguimento della patente di guida; |

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>infomobilità tramite il CCISS; - studi, ricerche, progetti ed applicazioni specifiche.</p> | <p>concessionari delle omologazioni; - controlli ed ispezioni sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni; - controlli sulle autoscuole</p> | <p>fabbrica; - prove di revisione su veicoli circolanti.</p> | <p>- aggiornamento dei conducenti già in possesso di patente di guida</p> |
|--|---|---|---|

3.2.5 Trasporto pubblico locale

Obiettivo specifico: “Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile”

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**, ulteriormente finanziati nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, 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, mentre sono in fase di avvio le

procedure per la piena utilizzazione dei fondi stanziati nell'ambito della componente M2C2 del PNRR.

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, nonché ai fondi stanziati nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e nell'ambito del Fondo Complementare con riferimento alla medesima componente del PNRR, 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 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|--|--|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di nuovi treni acquisiti | Monitoraggio dell'acquisizione di nuovi treni | Mims | 58 | 67 | 4 | 12 |
| Numero di nuovi autobus immessi in circolazione | Monitoraggio dei nuovi autobus immessi in circolazione | Mims | 1.665 | 1.096,00 | 1.209,00 | 851,00 |
| 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 | Mims | 37,72 | 25% | 26% | 27% |

Tendenza attesa sugli indicatori BES

| Dominio | Indicatore | FONTE | TENDENZA 2022 | TENDENZA 2023 | TENDENZA 2024 |
|------------------------|--|----------------|------------------|------------------|------------------|
| 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 iper la mobilità sostenibile Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile | 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: “Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualficazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l’efficienza del trasporto di persone e merci”

La politica del Ministero in tema di trasporto ferroviario, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi stanziati nell’ambito delle componenti M2C2 e M3C1 del PNRR, 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.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---------------------|---|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Traffico passeggeri | Milioni-km di viaggiatori previsti nel contratto di servizio Trenitalia | Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario) | 3.794,6 | 4.173,6 | 4.179,9 | 4.188,8 |

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

| | | |
|--|---|---|
| <p>Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie</p> | <p>Rete Ferroviaria Italiana (RFI)</p> | <p>Trenitalia</p> |
| <p>- Monitoraggio opere - Monitoraggio servizi</p> | <p>Esecuzione delle opere</p> | <p>Rispetto dei livelli di servizi previsti nel Contratto di servizio</p> |

3.2.7 *Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale*

Obiettivo specifico: "Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale"

L'evoluzione dei traffici in Italia degli ultimi anni è caratterizzata da un generalizzato aumento dei volumi, in particolare del trasporto marittimo.

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 "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, e il progetto "Aumento selettivo della capacità portuale" del Fondo Complementare intensificano gli sforzi tesi a sostenere, consolidare e migliorare i positivi trend di crescita registrati negli ultimi anni.

Il Ministero, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi stanziati:

- 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.

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|--|--|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| 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 | +0,3% | +0,3% | +2% |
| 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 | +4% | +10% | +3% |

Soggetti coinvolti ed attività svolte per il raggiungimento dei risultati attesi

| <p style="text-align: center;">Dipartimento la mobilità sostenibile</p> <p style="text-align: center;">Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne</p> | <p style="text-align: center;">Dipartimento per le opere pubbliche, le opere abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali</p> <p style="text-align: center;">Provveditorati regionali alle opere pubbliche</p> | <p style="text-align: center;">Autorità di sistema portuale</p> |
|--|---|--|
| <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 | <p>Gestione delle opere di riparazione e ricostruzione di opere marittime danneggiate dalle mareggiate</p> | <p>Gestione degli interventi infrastrutturali finanziati</p> |

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 della mobilità sostenibili 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 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|---|---------------|-------------|-------------|-------------|
| 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% | 83% | 83,50% | 84% |
| 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 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|---|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Variazione percentuale del numero di infrazioni accertate nel contrasto all'abusivismo demaniale | Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo) | 1110 | ≥ 0,2% | ≥ 0,3% | ≥ 0,4% |
| 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 | ≥ 0,2% | ≥ 0,3% | ≥ 0,4% |

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 2022 – 2024;
- il risultato atteso per il 2022;
- 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”

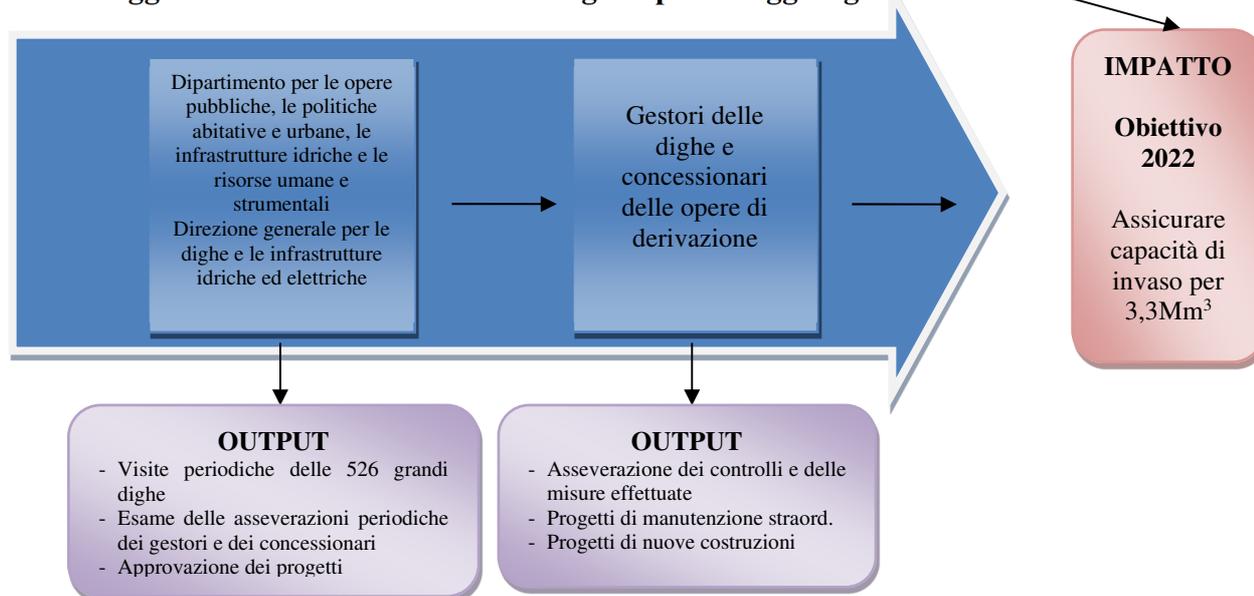
| <i>Obiettivo triennale</i> | <i>Obiettivi annuali</i> |
|---|---|
| Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile, potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica, per ridurre le perdite e aumentare le portate | <p>Miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l’esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l’approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione</p> <p>Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell’ottica dell’adattamento ai cambiamenti climatici, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi) anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p> |

DIGHE

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2020 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|---|-------|---------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in milioni di m ³ | Mantenere ed incrementare la capacità di invaso | Mims | 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 2022



Obiettivo annuale n. 1: *“Miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l’esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l’approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione”.*

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 2022 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:

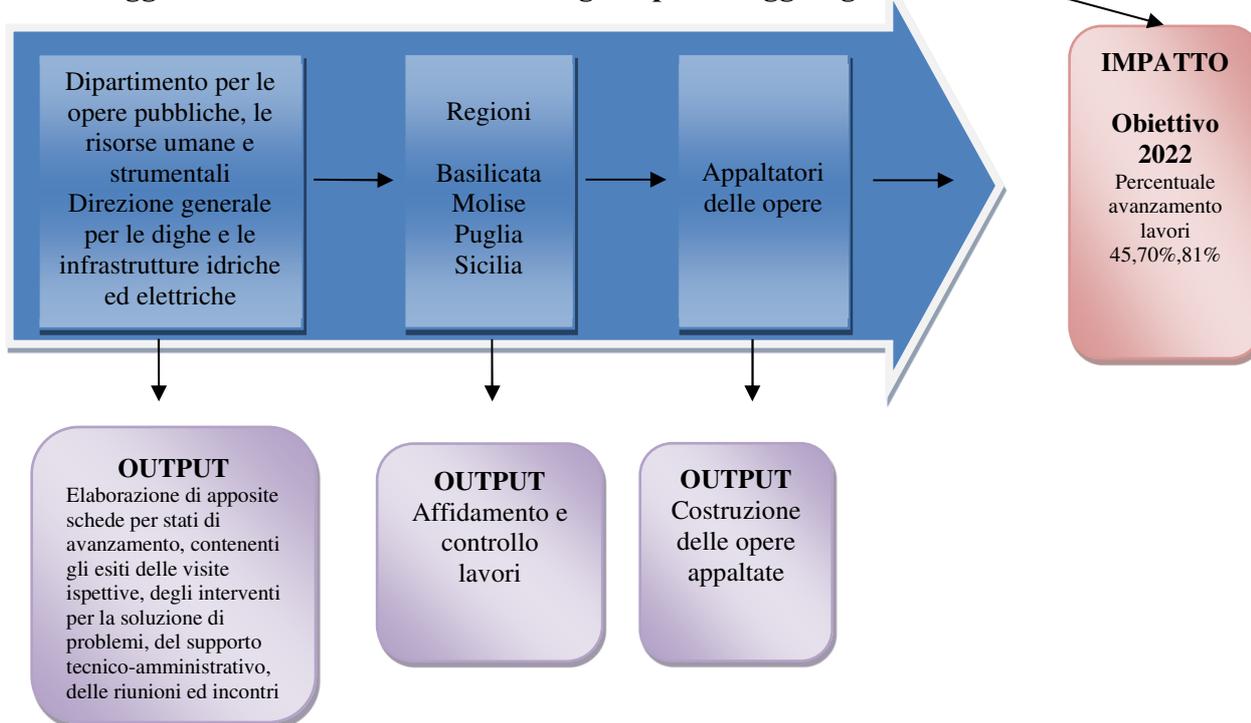
- N. progetti istruiti /N. progetti presentati;
- N. visite / 2 x N. dighe in costruzione o in esercizio secondo programma;
- N. asseverazioni esaminate / N. asseverazioni presentate;
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità (SI/NO).

RETI IDRICHE

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2021 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale) | Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere | Mims | 32,03% | 45,70% | 50% | 54,5% |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 2: “Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, anche nell’ottica dell’adattamento ai cambiamenti climatici, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi) anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”

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 Ronago 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 2022 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. interventi in linea con le previsioni /N. totale interventi;
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO).

Nel corso del 2022 sono previste anche attività di verifica e di propulsione per la pubblicazione dei

bandi per l'esecuzione delle gare previste per gli interventi contenuti nella Componente M2C4 del PNRR.

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

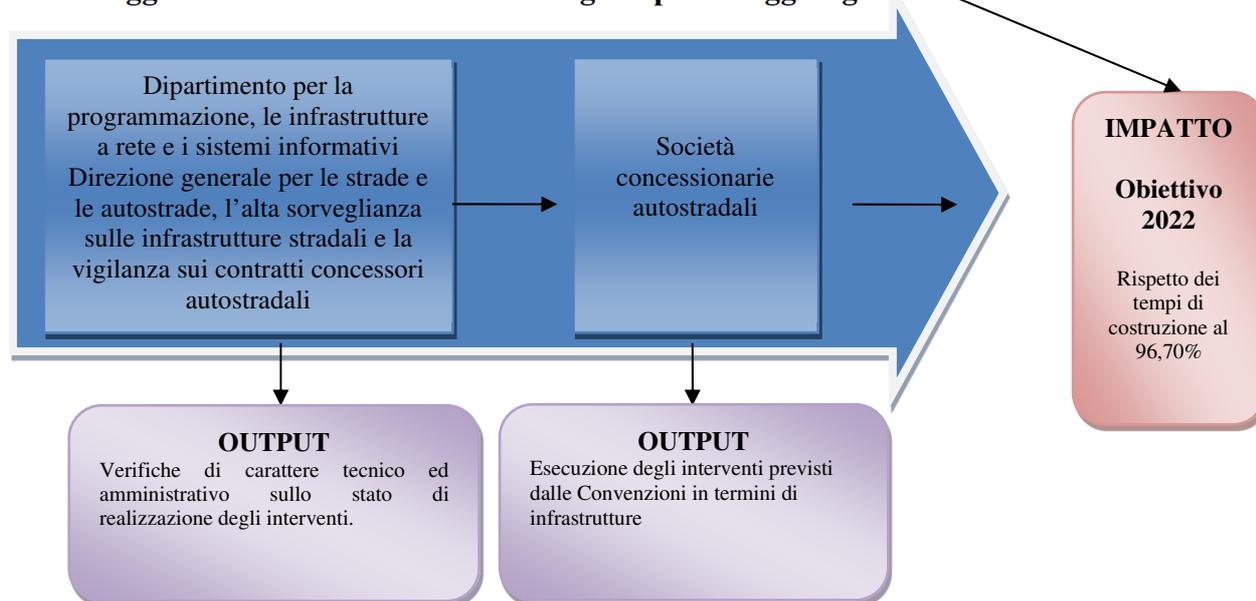
| <i>Obiettivo triennale</i> | <i>Obiettivi annuali</i> |
|--|--|
| Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza | Vigilanza e monitoraggio delle opere delle concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi correttivi |
| | Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo |
| | Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi: Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie turistiche, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR ed alle “Ciclovie urbane”, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati |

Le autostrade

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2021 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale) | Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere | Mims | 91% | 96,70% | 100% | |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 1: *“Vigilanza e monitoraggio delle opere delle concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi correttivi”*

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 indicando 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 2022 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;
- 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:

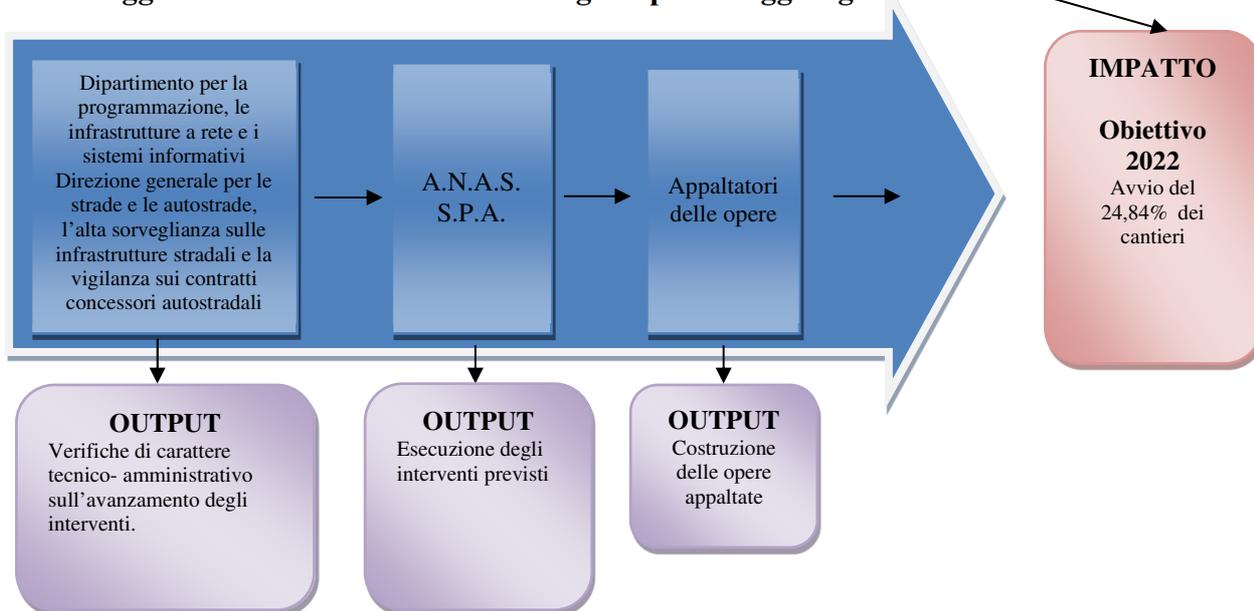
- N. interventi in linea con le previsioni/N. totale interventi
- N. ispezioni effettuate / N. ispezioni programmate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Le strade di interesse nazionale

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FORNITORE | BASELINE 2021 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|-----------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Percentuale dei cantieri avviati sul totale delle opere | Rispetto dei tempi previsti per l'avvio dei cantieri | Mims | 21% | 24,84% | 29,16% | 34,38% |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 2 *“Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo”.*

Attività annuale: 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 dell’ordinanza n. 444/2017. Il Ministero, pertanto, esegue attività di monitoraggio sull’avanzamento dei vari stralci in cui è articolato il Piano Sisma e verifiche di coerenza rispetto alla programmazione. Da osservare che a fine 2021 è stato inserito e approvato Piano Stalcio n. 8. Le risultanze delle verifiche sono illustrate in un report sintetico che viene commentato con la predisposizione di una apposita Relazione.

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

- 1) Elenco degli interventi da monitorare e tenere aggiornato (Report);
- 2) Redazione contestuale di Relazione di commento anche in ordine alla disamina degli scostamenti eventualmente rilevati rispetto al programma;
- 3) Approvazione di eventuali rimodulazioni;
- 4) Redazione di eventuali proposte di azioni migliorative, nonché acquisizione di fattori indicativi di criticità ricorrenti discendenti dall’applicazione dell’attuale quadro normativo di settore.

Indicatori:

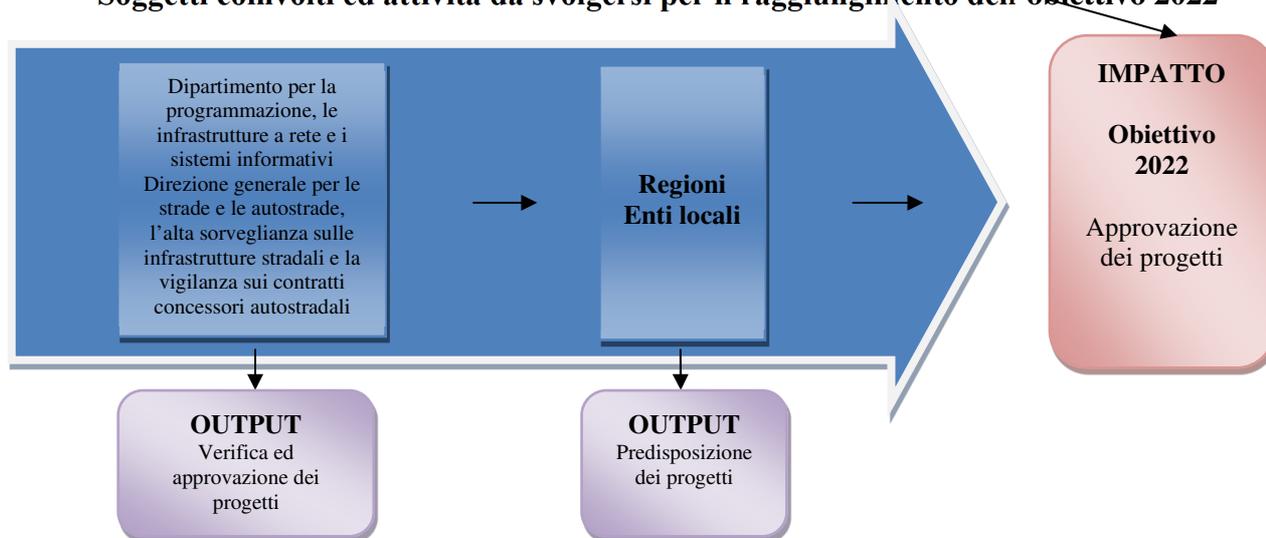
- Rendicontazione (Report) dello stato di avanzamento dei cantieri in relazione alle previsioni programmatiche (SI/NO)
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

La mobilità cicloturistica

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---------------------------------|--|-------|--|---------------------------|--------------------|------------------------|
| Passi procedurali di attuazione | Avanzamento dei previsti passi procedurali | MIT | | Approvazione dei progetti | Affidamento lavori | Esecuzione delle opere |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 3 *“attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle ciclovie turistiche, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

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 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 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 *“Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi alle “Ciclovie urbane”, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati*

Attività annuale: Il rafforzamento della mobilità ciclistica è una delle linee di intervento previste dal PNRR nell'ambito della componente M2C2. In particolare l'investimento è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani. Ci si attende che gli investimenti nelle piste ciclabili nazionali riguardino anche progetti nelle zone rurali.

Nel corso del 2022 è prevista la ripartizione delle risorse, finalizzate alla costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (vale a dire in comuni con più di 50 000 abitanti) entro il quarto trimestre del 2023.

L'obiettivo si articola nelle seguenti azioni:

- Istruttoria per la erogazione delle risorse
- Monitoraggio continuo dello stato di realizzazione dell'obiettivo, anche al fine di definire azioni di tipo correttivo al presentarsi di eventuali criticità.

Indicatori:

- Decreto di ripartizione (Sì/No)
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

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

| Obiettivo triennale | Obiettivi annuali |
|--|--|
| <p>Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all’efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell’abitare</p> | <p>Definizione di un Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo e attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica</p> |
| | <p>Impulso alla realizzazione e al completamento delle opere attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo dei fondi "progettazione degli enti locali", "progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese" e “salva opere”</p> |
| | <p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Programma innovativo qualità dell’abitare”, previsti dalla linea di intervento “Rigenerazione urbana e Housing sociale” nell’ambito della componente M5C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p> |
| | <p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Programma Safe, green and social”, previsti dalla linea di intervento “Efficientamento edifici pubblici” nell’ambito della componente M2C3 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p> |
| | <p>Attuazione e monitoraggio degli interventi di “Efficientamento delle cittadelle giudiziarie”, previsti dalla linea di intervento “Efficientamento edifici</p> |

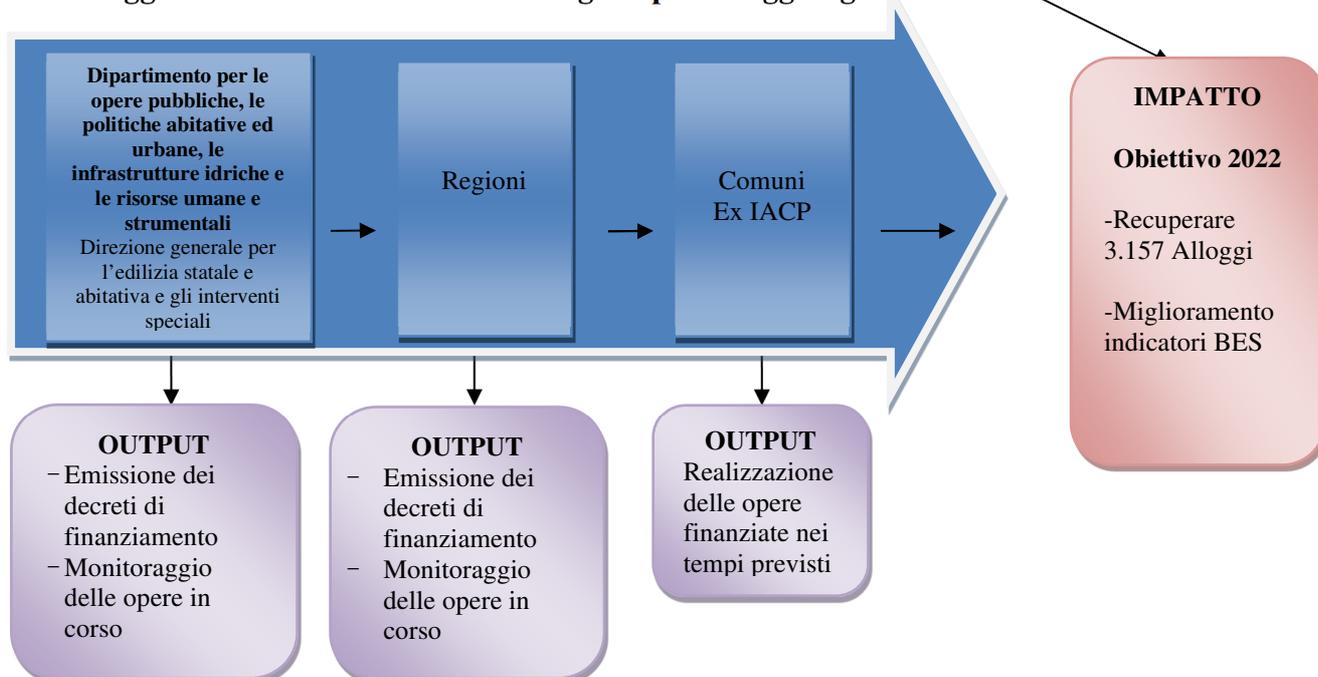
pubblici” nell’ambito della
componente M2C3 del PNRR
anche al fine di definire
tempestivamente eventuali azioni
di tipo correttivo, al verificarsi di
scostamenti sui tempi e sugli
obiettivi programmati

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 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|------------------------------------|---|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero alloggi recuperati per anno | Recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP | Mims | 3.518 | 6.397 | 6.397 | 3.157 |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 1 *“Definizione di un Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo e attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica”*

Attività annuale: L'obiettivo prevede la predisposizione, entro il 30 giugno 2022, del Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo, contenente le nuove e diverse azioni che il Ministero intende porre in essere per migliorare la situazione nel settore, oltre a proseguire 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, già avviato da diversi anni. Il Programma comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di Euro 50.000 per alloggio, per un finanziamento iniziale complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 400 milioni di Euro (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 del 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. L'obiettivo per l'anno 2022 prevede il raggiungimento di un significativo avanzamento degli interventi.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Predisposizione del Piano strategico per le politiche di contrasto al disagio abitativo
- Attività di propulsione finalizzata al completamento degli interventi previsti nella programmazione regionale del programma ERP;
- Trasferimenti delle risorse alle Regioni sulla base dell'avanzamento dei programmi (ERP) risultante dal monitoraggio tramite applicativo informatico
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità.

Indicatori:

- Trasmettere lo schema di Piano al Ministro tramite l'OIV entro il 30 giugno (Si/No)
- N. interventi monitorati/N. interventi programmati
- N. trasferimenti predisposti/N. trasferimenti da predisporre
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Fondi "progettazione degli enti locali", "progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese" e "salva opere"

Obiettivo annuale n.2 *“Impulso alla realizzazione e al completamento delle opere attraverso il tempestivo ed efficiente utilizzo dei fondi "progettazione degli enti locali", "progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese" e “salva opere”*

Attività annuale: Il Ministero gestisce diversi fondi a disposizione degli enti locali e finalizzati a favorire la progettazione e la realizzazione e completamento delle opere pubbliche. Nello specifico, il “Fondo per la progettazione degli enti locali” ha lo scopo di consentire agli enti locali di provvedere alla progettazione di fattibilità attraverso un opportuno cofinanziamento. Il cofinanziamento è erogabile per opere di messa in sicurezza di edifici e strutture pubbliche, con una dotazione di 30 milioni di euro l’anno, fino al 2030. Il procedimento prevede che 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 2022, 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. Nella prevista relazione finale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità. 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. Nel corso del 2022 proseguirà l’erogazione del finanziamento a saldo per i fondi di cui al DM 171/2019, dell’anticipo del 50% e del saldo a richiesta di quelli di cui al DM 594/2019. Nella prevista relazione finale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità. Infine il cd “Fondo salva Opere” è destinato a soddisfare, nella misura massima del 70 per cento, i crediti insoddisfatti dei sub-appaltatori, dei sub-affidatari e dei sub-fornitori nei confronti dell'appaltatore ovvero, nel caso di affidamento a contraente generale, dei suoi affidatari, sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari, quando questi sono assoggettati a procedura concorsuale, in presenza di contratti di lavori superiori a € 200.000,00 e di servizi e forniture superiore a € 100.000,00. Nel corso del 2022 il Ministero approva i decreti di riparto a seguito di istruttoria delle certificazioni prodotte dagli enti appaltanti o dai contraenti generali sulla sussistenza e la consistenza dei crediti vantati dai sub-fornitori, sub-appaltatori, sub-affidatari. Nella prevista relazione finale sono elaborate le proposte di soluzione in caso di eventuali situazioni di criticità.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Assegnazione della prima quota del 60% di cofinanziamento delle risorse del fondo per la progettazione degli enti locali
- Istruttoria finalizzata alla assegnazione del successivo 40% del cofinanziamento delle risorse del fondo per la progettazione degli enti locali
- Assegnazione della prima quota del 50% del finanziamento a seguito dell'approvazione delle proposte e dell'impegno di spesa del fondo progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari
- Istruttoria finalizzata alla assegnazione della successiva quota del finanziamento del fondo progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari
- Predisposizione decreti direttoriali di pagamento ai beneficiari del fondo salva opere
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità, per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. provvedimenti di assegnazione / N. di beneficiari
- N. istruttorie effettuate / N. richieste pervenute
- N. decreti di pagamenti /N. certificazioni ammesse al riparto
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare

Obiettivo annuale n. 3 *“Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Programma innovativo qualità dell’abitare”, previsti dalla linea di intervento “Rigenerazione urbana e Housing sociale” nell’ambito della componente M5C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

Attività annuale:

Nell'ambito della componente M5C2 del PNRR è previsto l'investimento Programma innovativo della qualità dell'abitare.

L'obiettivo di questa misura è quello di realizzare nuove strutture di edilizia residenziale pubblica e riqualificare le aree degradate, con particolare attenzione all'innovazione verde e alla sostenibilità.

L'investimento deve fornire un sostegno per:

I) riqualificare, riorganizzare e aumentare l'offerta di housing sociale (edilizia residenziale pubblica);

II) rigenerare aree, spazi e proprietà pubblici e privati;

III) migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle aree urbane e mettere a disposizione servizi;

IV) sviluppare modelli di gestione partecipativi e innovativi a sostegno del benessere sociale e urbano.

Nel corso del 2022 sono previste in particolare la firma delle Convenzioni per le 15 Regioni sulle due linee di intervento e le attività di monitoraggio degli stati di avanzamento dei lavori.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

➤ Stipula di convenzioni

➤ Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità;

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. convenzioni/15
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

Programma “Safe, green and social”

Obiettivo annuale n. 4 *“Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Programma Safe, green and social”, previsti dalla linea di intervento “Efficientamento edifici pubblici” nell’ambito della componente M2C3 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

Attività annuale:

Il Programma "Safe green e social" prevede lo stanziamento di €2.000 mln in totale, è finalizzato ad intervenire sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica con l’obiettivo di migliorare l’efficienza energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, la resilienza e la sicurezza sismica, nonché la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici grazie a diverse azioni. I risultati previsti sono l'efficientamento energetico pari a 4,5 milioni mq di superficie di immobili ERP , circa 1/10 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia; il miglioramento o adeguamento sismico pari a 1,4 milioni mq di superficie di immobili ERP, circa 1/30 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia; gli acquisti di immobili ERP pari a 450.000 mq di superficie di immobili ERP, circa 1/100 dell'intera superficie del patrimonio edilizio residenziale pubblico in Italia; la riduzione del consumo energetico di circa 27.000 tep, pari a un risparmio del 35% del consumo medio ad alloggio oggetto di intervento ovvero di circa 1,8 tep ed infine la riduzione di emissioni di CO2 in atmosfera di circa 80.000 (tonn/anno). La governance del progetto prevede l’attivazione di un coordinamento strategico (PCM - Dipartimento Casa Italia, MIMS, Direzione Generale per l’edilizia statale, abitativa e gli interventi speciali - Regioni - Anci - Agenzie) e di agenzie/enti di gestione a livello territoriale per la pianificazione degli interventi di dettaglio e il monitoraggio in corso d’opera. Sono previsti, inoltre, indispensabili interventi di natura trasversale volti al consolidamento delle competenze tecniche degli enti gestori (mediante la formazione e la diffusione dell’utilizzo dei BIM, anche con il coinvolgimento di strutture tecnico-scientifiche qualificate) e all’integrazione in ogni fase di attività di strumenti e procedure di controllo dinamiche e orientate alla rimodulazione e al tempestivo riorientamento dei processi, anche mediante il coinvolgimento dei principali organismi di controllo. Nel corso del 2022: 1. nel primo trimestre è emanato il decreto ministeriale di approvazione della programmazione e sono individuate le stazioni appaltanti da parte delle Regioni; 2. nel secondo trimestre, le stazioni appaltanti affidano la progettazione; 3. nel terzo trimestre, le stazioni appaltanti approvano la progettazione; 4. nel quarto trimestre, le stazioni appaltanti pubblicano i bandi di gara per la realizzazione delle opere.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Esame ed analisi della programmazione degli interventi da parte delle Regioni
 - Individuazione delle stazioni appaltanti (centrali uniche di committenza nazionali, regionali o enti locali) da parte delle Regioni
 - Approvazione della progettazione finale ed esecutiva da parte delle stazioni appaltanti
 - Rendicontazione dell’attività svolta con individuazione di eventuali elementi di criticità;
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- (Sì/No)
- N.affidamenti/ N. interventi
- N. bandi pubblicati/ N. bandi da pubblicare
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

Efficientamento delle cittadelle giudiziarie

Obiettivo annuale n. 5 *“Attuazione e monitoraggio degli interventi di “Efficientamento delle cittadelle giudiziarie”, previsti dalla linea di intervento “Efficientamento edifici pubblici” nell’ambito della componente M2C3 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

Attività annuale:

Nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, è previsto l'investimento per la Costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'amministrazione della giustizia. Questa misura mira a ristrutturare e riqualificare strutture inadeguate dell'amministrazione della giustizia e si focalizza sulla manutenzione di beni esistenti, consentendo la tutela, la valorizzazione e il restauro del patrimonio storico che spesso caratterizza gli uffici dell'amministrazione della giustizia italiani. Oltre all'efficientamento dei consumi energetici, il programma mira inoltre a garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi attraverso l'uso di materiali sostenibili e l'utilizzo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli interventi devono inoltre adattare le strutture per ridurre la vulnerabilità sismica degli edifici.

L'elenco dei comuni in cui si devono svolgere gli interventi è il seguente: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Latina, Messina, Milano, Monza, Napoli, Palermo, Perugia, Reggio Calabria, Roma, Trani, Torino, Velletri e Venezia.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento del servizio di ingegneria/architettura;
- Aggiudicazione definitiva dei servizi di ingegneria/architettura
- Approvazione del livello di progettazione da porre a base di gara
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità rilevati e delle iniziative di soluzione adottate per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- (Si/No)
- N.affidamenti/ N. interventi
- N. bandi pubblicati/ N. bandi da pubblicare
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Si/No)

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, utilizzando le opportunità offerte dall’innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR | 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. |

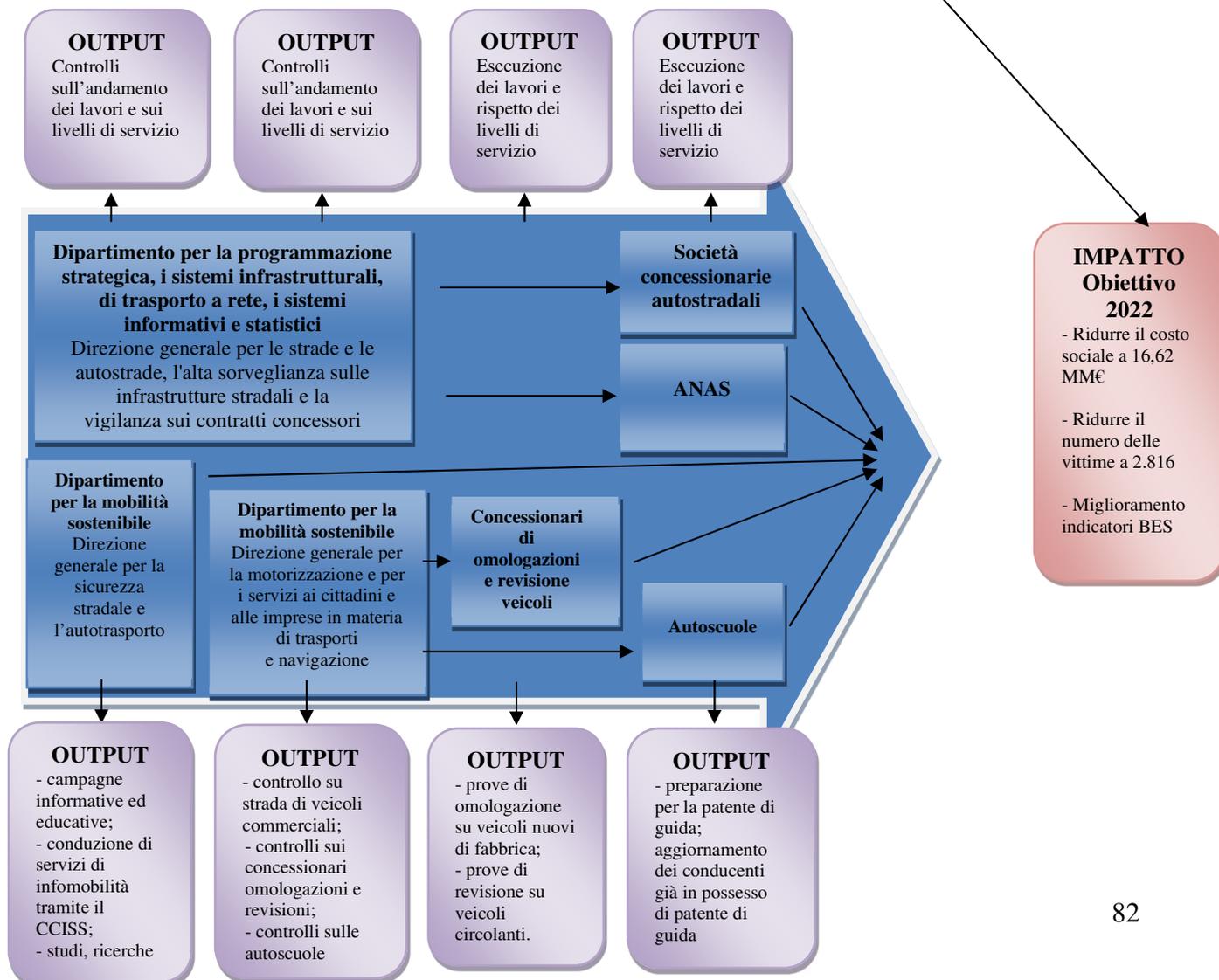
Obiettivo triennale: “Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall’innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR”

La sicurezza stradale

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|--|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro) | Rilevazione del costo sociale in base all’andamento degli incidenti stradali | Mims | 16,9 MM€ | 16,62 MM€ | 16,55 MM€ | 16,48 MM€ |
| N. Vittime in incidenti stradali | Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali | Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT | 3.377 | 2.816 | 2.785 | 2.755 |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell’obiettivo 2022



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 2022 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'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 di specifici servizi ed al confronto dei parametri rilevati con gli indicatori di *performance* prefissati.

L'obiettivo 2022 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

4.5 Obiettivi annuali “Trasporto pubblico locale”

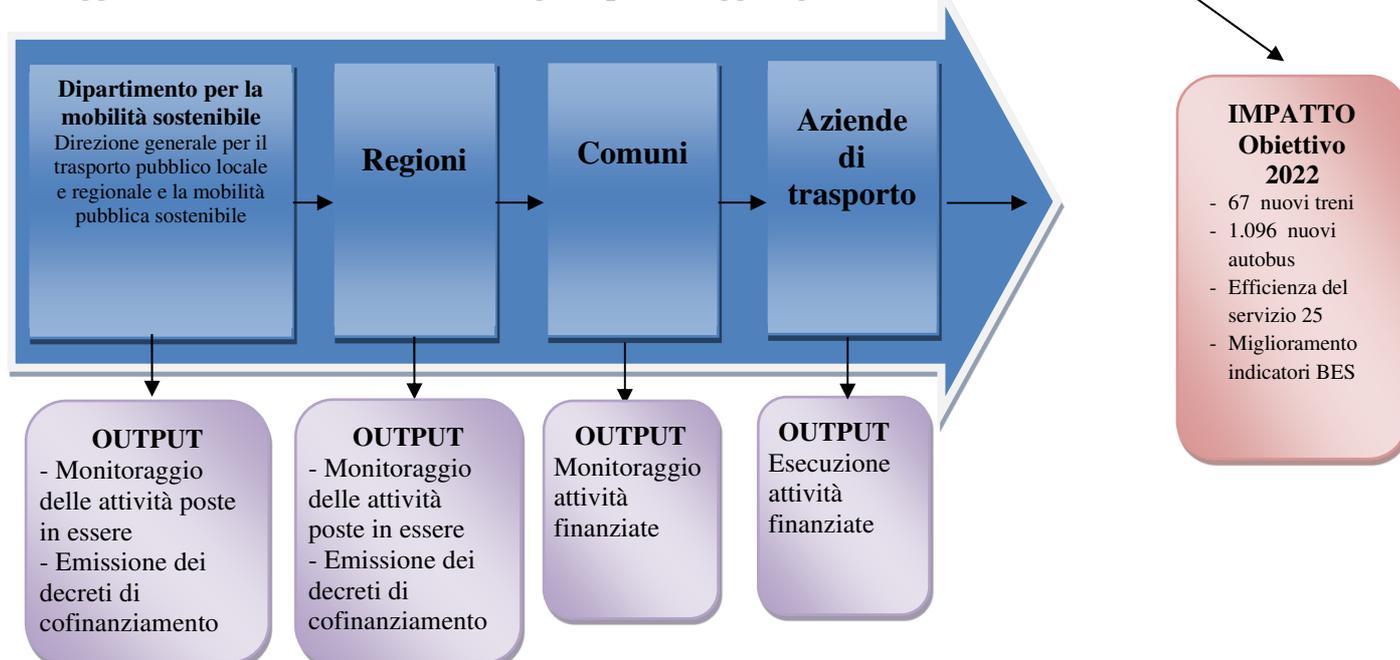
| <i>Obiettivo triennale</i> | <i>Obiettivi annuali</i> |
|---|---|
| <p>Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile</p> | <p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Rinnovo autobus TPL”, previsti dal Fondo Complementare nell’ambito della componente M2C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p> |
| | <p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Rinnovo treni TPL”, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p> |
| | <p>Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Trasporto rapido di massa”, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR e, in particolare, degli interventi elencati nella tabella allegata, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati</p> |
| | <p>Ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario, e monitoraggio dell’utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</p> |

Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo

Risultati attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|--|--|-------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di nuovi treni acquisiti | Monitoraggio dell'acquisizione di nuovi treni | Mims | 58 | 67 | 4 | 12 |
| Numero di nuovi autobus immessi in circolazione | Monitoraggio dei nuovi autobus immessi in circolazione | Mims | 1.665 | 1.096,00 | 1.209,00 | 851,00 |
| 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 | Mims | 37,72% | 25% | 26% | 27% |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 1: *“Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Rinnovo autobus TPL”, previsti dal Fondo Complementare nell’ambito della componente M2C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

Attività annuale:

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

L’obiettivo di questa misura è accelerare il rinnovo del parco autobus con veicoli alimentati a GNL e GNC, quindi a metano, destinati al trasporto extraurbano ed interurbano. Beneficiari delle risorse sono le Regioni. Tale misura integra quanto previsto dal PNRR (acquisto di autobus elettrici ed ad idrogeno) recuperando la possibilità di acquisto di mezzi ad alimentazione a metano e contribuendo in modo determinante a favorire la transizione ecologica nell’attività di rinnovo del parco mezzi adibito al trasporto pubblico locale (che presenta un’età media di 10 anni).

Gli obiettivi specifici sono:

- miglioramento della qualità e disponibilità dei servizi di trasporto pubblico e scoraggiamento all’uso di veicoli privati;
- aumento del comfort degli utenti e dell’attrattiva dei servizi di trasporto pubblico su strada;
- miglioramento della qualità dell’aria attraverso l’utilizzo di carburanti verdi e tecnologie innovative, in linea con gli accordi internazionali e le disposizioni normative dell’Unione Europea, quali: la direttiva europea 2014/94/UE sull’infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI) e dalle raccomandazioni specifiche per Paese dell’UE 2019 (COM/2019/512 final) e 2020 (COM/2020/512 final);
- promozione della politica di coesione attraverso la riduzione del divario nazionale a seguito dell’aumento delle attrezzature per autobus nel Mezzogiorno.

L’attuazione della misura avverrà in base a quanto disposto nel Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile 2019-2033 (PSNMS), adottato con DPCM n. 1360 del 24 aprile 2019 e successivo decreto attuativo di riparto delle risorse n. 81 del 14.02.2020. Le risorse vengono assegnate alle Regioni.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Erogazione anticipazioni ai soggetti beneficiari 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
 - Sottoscrizione di tutti i contratti approvati,
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. richieste evase/N. richieste pervenute
- N. contratti sottoscritti/N. contratti approvati
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Obiettivo annuale n. 2 : *“Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Rinnovo treni TPL”, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

Attività annuale:

L’attività riguarda il finanziamento delle Regioni e degli enti locali, per il potenziamento e l’aumento di efficienza delle ferrovie.

Si articola in due fasi: quella iniziale e quella a regime. Nella fase iniziale, è necessaria un'azione di assistenza e di stimolo, nei confronti delle Regioni e gli Enti locali, affinché presentino le istanze progettuali con le modalità e nei tempi previsti. 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:

- Istruttoria tempestiva delle richieste
 - Attenta attività di monitoraggio e vigilanza per l'erogazione delle risorse
 - Monitoraggio dei programmi,
- 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. 3: *“Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al “Trasporto rapido di massa”, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e, in particolare, degli interventi elencati nella tabella allegata, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

Attività annuale:

L'obiettivo 2022 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.

| Importi in milioni di Euro | | | | | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------------------|--|------------------------------|--|--|---|---|
| n. | OPERE | Importo complessivo dell'intervento | Importo contrattualizzato dei lavori | Importo produzione stimata al 31/12/21 | Produzione stimata anno 2022 | Importo produzione complessiva stimata al 31/12/22 | Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/22 | Importo produzione semestrale stimata al 30/06/22 | Importo produzione semestrale stimata al 31/12/22 |
| 1 | VERONA Rete filoviaria urbana | 130,71 | 115,51 | 15,00 | 25,00 | 40,00 | 34,63% | 10,00 | 15,00 |
| 2 | MILANO. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate | 1.943,82 | 1.373,43 | 1.147,00 | 177,00 | 1.324,00 | 96,40% | 106,00 | 71,00 |
| 3 | ROMA Linea C tratta T3 G. Giovanni - Fori Imperiali | 792,00 | 628,55 | 500,00 | 50,00 | 550,00 | 87,50% | 25,00 | 25,00 |
| 4 | NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino | 593,10 | 593,10 | 318,18 | 80,00 | 398,18 | 67,14% | 40,00 | 40,00 |
| 5 | PALERMO. Metroferrovia Giachery - Lollì | 152,10 | 104,22 | 62,40 | 30,00 | 92,40 | 88,66% | 12,00 | 18,00 |
| 6 | MILANO. Tranvia Parco Nord - Seregno | 264,27 | 131,89 | 0,00 | 19,52 | 19,52 | 14,80% | 6,51 | 13,01 |
| 7 | TORINO. Metropolitana Collegno - Cascine Vica | 271,84 | 185,70 | 69,03 | 55,76 | 124,79 | 67,20% | 27,37 | 28,39 |

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. interventi in linea con le previsioni/N. totale interventi
- trasmissione della Relazione finale al Ministro per il tramite OIV

Obiettivo annuale n. 4 : *“Ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario, e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo”*

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;
- predisporre i provvedimenti di pagamento per tutte le Regioni
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità rilevati e delle iniziative di soluzione adottate

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Risorse ripartite/Risorse erogabili in anticipazione
- Risorse erogate/Risorse erogabili a saldo
- Sì/No

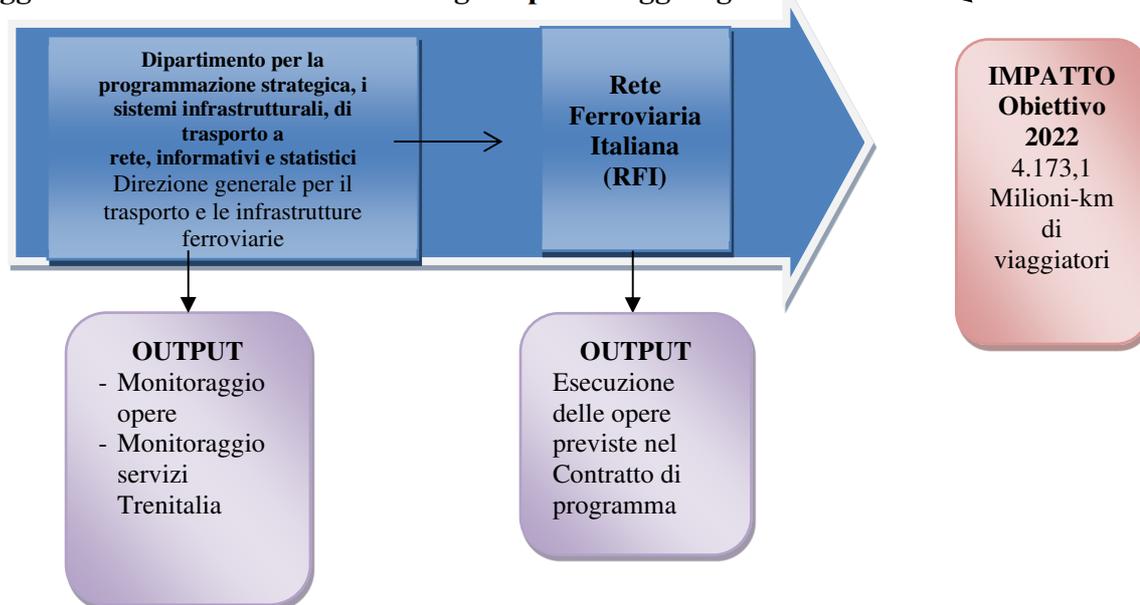
4.6 Obiettivi annuali “Riqualificazione dei collegamenti ferroviari”

| <i>Obiettivo triennale</i> | <i>Obiettivi annuali</i> |
|---|--|
| Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci | <p>Vigilanza del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo</p> <hr/> <p>Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati.</p> |

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|--|---|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| 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 | 4.173,6 | 4.179,9 | 4.188,8 |

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 1: “Vigilanza del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo”

Attività annuale: l'attività consiste nel 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: *“Realizzazione delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, eseguendo il monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati.”*

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

L'obiettivo 2022 è quello di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti e, in particolare quelli relativi alle opere indicate nelle seguenti tabelle.

| OPERE | Importo complessivo dell'intervento | Importo produzione effettiva al 30/11/21 | Produzione stimata dal 01/12/21 al 30/11/22 | Importo produzione complessiva stimata al 30/11/22 | Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/22 | Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/21 al 31/05/22 | Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/21 al 30/11/22 |
|--|-------------------------------------|--|---|--|--|--|--|
| 0036 - Nodo di Palermo | 1.200,00 | 1.041,92 | 14,77 | 1.056,69 | 88,06% | 7,28 | 7,49 |
| 0100 - Raddoppio Bari - Taranto | 498,58 | 459,10 | 0,89 | 459,99 | 92,26% | 0,63 | 0,26 |
| 0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara | 369,02 | 315,63 | 10,57 | 326,20 | 88,40% | 4,23 | 6,34 |
| 0260 - Raddoppio Lunghezza - Guidonia | 254,51 | 67,70 | 6,90 | 74,60 | 29,31% | 2,17 | 4,73 |
| 0263 - Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria | 230,00 | 221,02 | 1,00 | 222,02 | 96,53% | 0,55 | 0,45 |
| 1661 - Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale | 90,00 | 47,88 | 2,07 | 49,95 | 55,50% | 0,90 | 1,17 |
| 0297 - Nodo di Falconara | 240,00 | 43,58 | 12,88 | 56,46 | 23,52% | 6,48 | 6,40 |
| 0325 - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia | 2.050,00 | 1.886,88 | 2,79 | 1.889,67 | 92,18% | 1,06 | 1,73 |
| 0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono | 938,80 | 495,58 | 47,20 | 542,78 | 57,82% | 12,72 | 34,48 |
| P234 - Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi | 7.461,53 | 3.596,78 | 574,84 | 4.171,62 | 55,91% | 243,29 | 331,55 |
| Totale | 13.332,44 | 8.176,06 | 673,92 | 8.849,98 | 66,38% | 279,32 | 394,60 |

| OPERE | Importo complessivo dell'intervento | Importo produzione effettiva al 30/11/21 | Produzione stimata dal 01/12/21 al 30/11/22 | Importo produzione complessiva stimata al 30/11/22 | Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/22 | Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/21 al 31/05/22 | Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/22 al 30/11/22 |
|--|-------------------------------------|--|---|--|--|--|--|
| P055_A - Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro) | 3.046,90 | 783,25 | 119,29 | 902,54 | 29,62% | 85,55 | 33,74 |
| A1004C - Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori | 2.615,82 | 457,75 | 46,11 | 503,86 | 19,26% | 24,36 | 21,75 |
| Totale | 5.662,73 | 1.241,00 | 165,40 | 1.406,40 | 24,84% | 109,91 | 55,49 |

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. interventi in linea con le previsioni/N. totale interventi
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

Ù

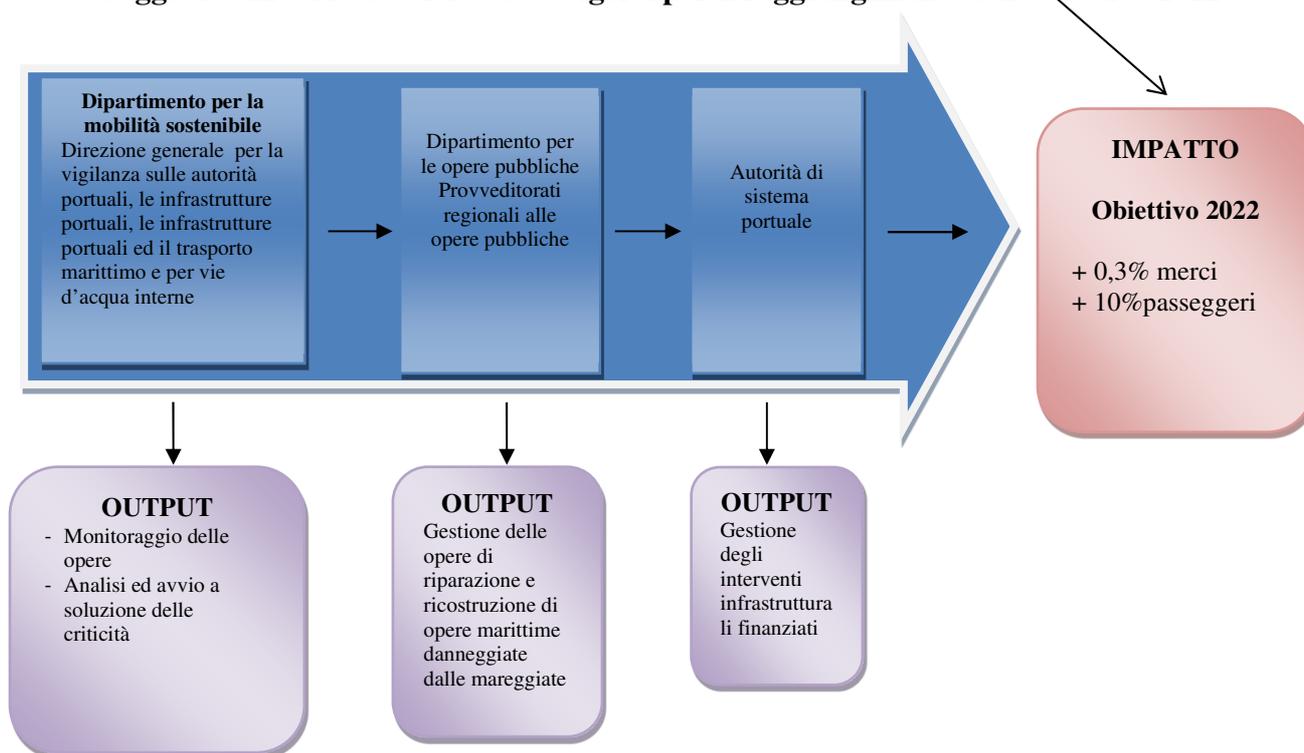
4.7 Obiettivi annuali “Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale”

| <i>Obiettivo triennale</i> | <i>Obiettivi annuali</i> |
|---|---|
| Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale | Attuazione e monitoraggio degli “interventi portuali” previsti dal Fondo Complementare con il “Progetto integrato porti d’Italia”, nell’ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati |
| | Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Piano nazionale del Cold ironing" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati |
| | Attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto “Navigazione green”, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR , anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati |

| INDICATORE | DESCRIZIONE | FONTE | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|--|--|--|-------------|-------------|-------------|
| 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 | +0,3% | +0,3% | +2% |
| 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 | +4% | +10% | +3% |

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

Soggetti coinvolti ed attività da svolgersi per il raggiungimento dell'obiettivo 2022



Obiettivo annuale n. 1: “Attuazione e monitoraggio degli “interventi portuali” previsti dal Fondo Complementare con il “Progetto integrato porti d’Italia”, nell’ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”

Attività annuale: L'obiettivo ha ad oggetto l'attuazione ed il monitoraggio degli interventi previsti dalle schede progetto del Fondo Complementare:

1. "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici"
 - Il progetto prevede di migliorare l'accessibilità marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi.
2. "Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale"
 - n. 6 interventi, di cui 3 porti TEN-T con migliorata accessibilità ferroviaria e 4 porti TEN-T con migliorata accessibilità stradale (un progetto prevede interventi sia all'ultimo miglio ferroviario sia all'ultimo miglio stradale)
3. "Aumento selettivo della capacità portuale"
 - l'obiettivo degli investimenti proposti è quello di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche.

Le tre schede progetto, nel corso del 2022, sono caratterizzate dalle stesse fasi e dalle medesime scadenze elencate nel programma d'azione. Gli indicatori, pertanto, fanno riferimento alla sommatoria degli interventi. I soggetti attuatori sono le Autorità di Sistema Portuale che, nel corso del 2022, devono pubblicare i bandi di gara ed avviare i lavori previsti. obiettivo di nota integrativa.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Trasferire tutti i fondi disponibili relativi alla annualità 2022;
- Pubblicazione di tutti i bandi di gara previsti rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte;
- Avviare tutti i lavori previsti
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità rilevati e delle iniziative di soluzione adottate

per le quali sono previste i seguenti

Indicatori:

- Fondi trasferiti/Fondi da trasferire
- Pubblicazione di tutti i bandi di gara previsti
- Avviare tutti i lavori previsti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

Obiettivo annuale n. 2: *"Attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al "Piano nazionale del Cold ironing" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati"*

Attività annuale: L'obiettivo riguarda l'elettrificazione delle banchine al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e diminuire l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, in linea con la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) che stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per combustibili alternativi nell'Unione Europea.

Tale direttiva richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025, con preferenza per i porti della rete centrale TEN-T.

L'investimento, in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC in termini di efficienza energetica nei trasporti, si concentra su 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-T. Esso consiste sulla realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo

dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO2, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico.

I soggetti attuatori sono le Autorità di Sistema Portuale e le Regioni che, nel corso del 2022, devono pubblicare i bandi di gara ed avviare i lavori previsti.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Trasferire tutti i fondi disponibili relativi alla annualità 2022;
- Pubblicazione di tutti i bandi di gara previsti rendicontazione dell'attività svolta con evidenza delle eventuali criticità rilevate e delle soluzioni proposte;
- Avviare tutti i lavori previsti
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità rilevati e delle iniziative di soluzione adottate

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Fondi trasferiti/Fondi da trasferire
- Pubblicazione di tutti i bandi di gara previsti
- Avviare tutti i lavori previsti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (Sì/No)

Obiettivo annuale n.3: *“Attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto “Navigazione green”, nell’ambito della componente M2C2 del PNRR , anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati”*

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

1. Sub-investimento I - (costo complessivo di 500 mln di euro) Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, attuate attraverso le misure di cofinanziamento pubblico.
2. Sub-investimento II - (costo complessivo di 80 mln di euro) Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni in linea con standard ecologici moderni
3. Sub-investimento III – (costo complessivo di 220 mln di euro) Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia.

Nel corso del 2022, il Ministero nell'ambito degli investimenti SUB I e SUB III deve emanare i decreti ministeriali per la individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento, individuare i beneficiari e definire con loro degli accordi procedurali.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Pubblicazione di tutti i decreti ministeriali
- Definizione provvedimenti di assegnazione risorse
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità rilevati e delle iniziative di soluzione adottate

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Pubblicazione decreti ministeriali (SI/NO)
- N. provvedimenti definiti/ N. beneficiari individuati
- 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> |
|--|--|
| 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 | Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dell'organizzazione SAR deputata alla ricerca e al salvataggio marittimo |
| | Continuo miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) |
| | Incremento della prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima |
| | Mantenere in efficienza, anche attraverso l'ammodernamento tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione |
| | Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'U.E. |

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | FONTE | BASELINE 2019 | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|---|---------------|-------------|-------------|-------------|
| 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% | 83% | 83,50% | 84% |
| 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'83% delle operazioni di soccorso trimestralmente coordinate
- Garantire un tasso medio annuo di capacità di intervento dei mezzi operativi non inferiore a 82% (299 gg. di disponibilità operativa su 365)
- Rivisitazione dell'attuale maglia SAR
- Specializzare 1064 militari da destinare all'attività inerente l'obiettivo

Indicatori:

- N. Centri funzionanti / N. Centri previsti funzionanti
- N. interventi effettuati / N. soccorsi coordinati

- N. giorni disponibilità / 365
- Sì/No
- N. militari specializzati/1.064

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)*”

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;

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Assicurare elevati standard di sicurezza ispezionando il 95% delle navi programmate
- Eseguire le ispezioni di bandiera del 70% delle navi mercantili nazionali detenute
- Assicurare elevati standard di sicurezza effettuando, in ogni semestre, il 95% delle ispezioni programmate
- Assicurare elevati standard di security eseguendo, nei porti interessati, almeno 330 ispezioni OCCASIONALI e DAO
- Specializzare 1064 militari da destinare all'attività inerente l'obiettivo

per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- N. ispezioni eseguite / N. navi programmate
- N. ispezioni eseguite / N. navi interessate
- N. ispezioni eseguite / N. ispezioni programmate
- N. ispezioni eseguite / N. 330
- N. ispezioni eseguite / N. port facilities esistenti

Obiettivo annuale n. 3: “*Incremento della prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima*”

Attività annuale: L'obiettivo mira ad incrementare la prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima attraverso:

- l'armonizzazione e l'aggiornamento della normativa nazionale di riferimento;
- la valutazione globale dei rischi in ambito portuale;

- il controllo sul mantenimento dei requisiti di idoneità da parte degli Istituti, Enti, Società e Centri di formazione autorizzati alla preparazione del personale marittimo;
- le verifiche agli Organismi di certificazione degli equipaggiamenti marittimi installati a bordo.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Inviare all'Ufficio legislativo del MIMS una proposta di modifica del Codice della navigazione e del relativo regolamento per la navigazione marittima
- Predisporre una specifica direttiva per uniformare, a livello territoriale, le metodologie da adottare per la redazione del risk assessment riguardo alle attività che si svolgono in porto
- Eseguire, nel trimestre, una verifica presso ciascun istituto, Ente, Società o Centro di formazione operativo
- Eseguire le verifiche ispettive degli Organismi notificati dell'aliquota programmata per le quali sono previsti i seguenti

Indicatori:

- Sì/No
- Sì/No
- N. verifiche eseguite/N. centri operativi
- N. verifiche eseguite /N. organismi dell'aliquota programmata

Obiettivo annuale n. 4: *“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
- Completamento e sviluppo evolutivo del sistema informativo PMIS (Port management & information system) per l'implementazione della NMSW (National maritime single window), la digitalizzazione delle formalità amministrative connesse all'arrivo ed alla partenza delle navi nei porti nazionali e per l'evoluzione dei processi di interoperabilità con gli altri sistemi

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
- N. interventi eseguiti/N. porti interessati

Obiettivo annuale n. 5: “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:

- Favorire la proficua collaborazione nelle situazioni emergenziali attraverso apposite esercitazioni addestrative internazionali
- Promuovere la cooperazione SAR con Paesi del Mediterraneo al fine di agevolare per agevolare il reciproco supporto in occasione della pianificazione e dello svolgimento di attività di ricerca e soccorso
- Promuovere, nell'ambito delle competenti Istituzioni internazionali e comunitarie, delle Agenzie UE (EFCA - EMSA - FRONTEX), nonché delle iniziative multilaterali, dei progetti e dei forum di riferimento (ECGFF - MCGFF - CGGS), attività di cooperazione in tema di *Coast Guard functions*
- Organizzazione del prossimo Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo

- 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 o attività addestrativa in ambito *Coast Guard Functions*, prevista a livello internazionale (Sì/No)
- Predisporre le iniziative e gli atti necessari per promuovere, in relazione alle esigenze operative, la firma di nuovi accordi di cooperazione SAR (ovvero l'attuazione o l'aggiornamento di vigenti intese SAR) con almeno un Paese del Mediterraneo (Sì/No)
- Avanzare, nelle opportune sedi comunitarie, la candidatura della Guardia Costiera italiana quale organizzatrice del prossimo MEDFORUM (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 | Migliorare le azioni di controllo in mare, sul litorale marittimo e nei porti per garantire, in ogni contesto, il rispetto degli standard di sicurezza |
| | Migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per assicurare la vigilanza ed i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030 |

Risultati ed impatti attesi per il triennio 2022-2024 in termini quantitativi

| INDICATORE | FONTE | BASELINE (2019) | TARGET 2022 | TARGET 2023 | TARGET 2024 |
|---|---|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Variazione percentuale del numero di infrazioni accertate nel contrasto all'abusivismo demaniale | Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo) | 1110 | ≥ 0,2% | ≥ 0,3% | ≥ 0,4% |
| 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 | ≥ 0,2% | ≥ 0,3% | ≥ 0,4% |

Obiettivo annuale n. 1: “Migliorare 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 / N. controlli da eseguire

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

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: 247 militari)
- per le quali sono previsti i seguenti

Indicatore:

- N. controlli eseguiti/ N. controlli da eseguire
- N. militari specializzati /247

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.