



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

**VISTO**, in particolare, l'articolo 4 del predetto decreto legislativo n. 150 del 2009, in base al quale le amministrazioni pubbliche sviluppano, in coerenza con i contenuti della programmazione finanziaria e del bilancio, il "ciclo di gestione della *performance*";

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

**VISTO** l'articolo 19, comma 9, del decreto-legge 23 giugno 2014, n. 90, convertito nella legge 11 agosto 2014, n. 114, in base al quale sono state trasferite al Dipartimento della funzione pubblica le competenze dell'Autorità Nazionale Anticorruzione – ANAC relative alla misurazione e valutazione della *performance*, di cui agli articoli 7, 8, 9, 10, 12, 13 e 14 del decreto legislativo 150 del 2009;

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

**VISTO**, in particolare, l'articolo 3 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 105 del 2016, in base al quale il Dipartimento della funzione pubblica assicura le funzioni di promozione e coordinamento delle attività di valutazione e misurazione della *performance* delle



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

amministrazioni pubbliche, “*anche attraverso l'individuazione delle caratteristiche e dei contenuti dei documenti di cui all'articolo 10 del decreto legislativo n. 150 del 2009*”, tra i quali il Piano della *performance*;

**VISTA** la legge 27 dicembre 2017, n. 205, recante il “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”;

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

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

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

**VISTA** la direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2018, emanata con decreto ministeriale 25 gennaio 2018, n.12, con la quale sono stati assegnati ai titolari dei centri di responsabilità amministrativa del Ministero gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi, nonché le risorse finanziarie, umane e strumentali per la realizzazione delle priorità dell'indirizzo politico di Governo nelle materie di competenza del Ministero, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286 e degli articoli 4, comma 1, lettere b) e c) 14, comma 1, lettere a) e b) del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, nonché dell'art. 15, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150;



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

**CONSIDERATO** che alla predisposizione della pianificazione triennale ed annuale oggetto del Piano si è provveduto nell’ambito dei lavori del “gruppo di lavoro interdipartimentale” nominato dal Capo di Gabinetto con provvedimento n. 30671 del 1° agosto 2017;

**VISTE** le schede degli obiettivi delle strutture organizzative per l’anno 2018, di cui al richiamato “Sistema di misurazione e valutazione della *performance*”, trasmesse dai centri di responsabilità amministrativa,

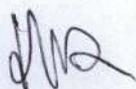
### **DECRETA**

#### **Articolo 1**

1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 10 e 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, è adottato l’allegato Piano della *performance* 2018-2020 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

  
Graziano Delrio





*Ministero  
delle infrastrutture e dei trasporti*

**PIANO DELLA PERFORMANCE**

**PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2018-2020**

**GENNAIO 2018**

## INDICE

<b>1. INTRODUZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Missione e principali attività. ....</b>	<b>5</b>
A) <i>Servizi diretti</i> .....	8
B) <i>Servizi indiretti</i> .....	9
C) <i>Funzioni di regolazione</i> .....	9
D) <i>Trasferimenti</i> .....	9
E) <i>Amministrazione generale</i> .....	10
<b>2.2 Organizzazione .....</b>	<b>11</b>
<b>2.3 Personale .....</b>	<b>14</b>
A) <i>Personale interno</i> .....	14
B) <i>Consulenti e collaboratori esterni</i> .....	16
<b>2.4 Bilancio .....</b>	<b>16</b>
<b>3. PIANIFICAZIONE TRIENNALE .....</b>	<b>19</b>
<b>3.1 Quadro di riferimento .....</b>	<b>19</b>
<b>3.2 Obiettivi specifici del triennio .....</b>	<b>22</b>
3.2.1 <i>Dighe, reti e risorse idriche</i> .....	22
3.2.2 <i>Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accessibilità ai territori</i> ...	25
3.2.3 <i>Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana</i> .....	30
3.2.4 <i>Sicurezza nelle varie modalità di trasporto</i> .....	33
3.2.5 <i>Trasporto pubblico locale</i> .....	38
3.2.6 <i>Riqualificazione dei collegamenti ferroviari e "cura del ferro"</i> .....	42
3.2.7 <i>Accessibilità degli scali portuali</i> .....	46
3.2.8 <i>Salvaguardia della vita in mare e sicurezza della navigazione</i> .....	49
3.2.9 <i>Controllo e vigilanza delle coste</i> .....	51
3.2.10 <i>Rilancio dei traffici marittimi</i> .....	53
<b>4. PIANIFICAZIONE ANNUALE .....</b>	<b>55</b>
4.1 <i>Obiettivi annuali "Dighe e reti idriche"</i> .....	55
4.2 <i>Obiettivi annuali "Sviluppo delle infrastrutture, mobilità intelligente e sostenibile, accesso ai territori"</i> .....	57
4.3 <i>Obiettivi annuali "Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana"</i> .....	60
4.4 <i>Obiettivi annuali "Sicurezza nelle varie modalità di trasporto"</i> .....	63
4.5 <i>Obiettivi annuali "Trasporto pubblico locale"</i> .....	67
4.6 <i>Obiettivi annuali "Riqualificazione dei collegamenti ferroviari e cura del ferro"</i> .....	70
4.7 <i>Obiettivi annuali "Accessibilità degli scali portuali"</i> .....	73
4.8 <i>Obiettivi annuali "Salvaguardia della vita in mare"</i> .....	75
4.9 <i>Obiettivi annuali "Controllo e vigilanza delle coste"</i> .....	79
4.10 <i>Obiettivi annuali "Rilancio dei traffici marittimi"</i> .....	81
<b>5. DALLA PERFORMANCE ORGANIZZATIVA ALLA PERFORMANCE INDIVIDUALE .....</b>	<b>83</b>

Allegati 1 e 2

## 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, di seguito “decreto”, come modificato dal decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 74, è definito in collaborazione con i vertici dell’Amministrazione e tiene conto, inoltre, delle “*Linee guida per il Piano della performance*”, adottate dal Dipartimento della funzione pubblica il 16 giugno 2017.

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

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

- è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi entro il 31 gennaio di ogni anno;
- è adottato in stretta coerenza con i contenuti e il ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio;
- dà compimento alla fase programmatica 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 2018, 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 2018, emanata con decreto ministeriale 25 gennaio 2018, n. 12, pubblicata sul portale istituzionale dell’Amministrazione al seguente link:

[http://trasparenza.mit.gov.it/pagina865\\_documenti-di-programmazione-strategico-gestionale.html](http://trasparenza.mit.gov.it/pagina865_documenti-di-programmazione-strategico-gestionale.html)

Nell'Allegato 1 al Piano sono contenuti gli obiettivi degli Uffici dirigenziali di livello non generale e quelli conferiti ai titolari di incarichi di livello dirigenziale generale con funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca.

## **2. PRESENTAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è sorto per effetto dell'accorpamento tra il soppresso Ministero dei lavori pubblici ed il soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione ed è stato riorganizzato, da ultimo, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72.

Per l'espletamento dei compiti ad esso demandati, è articolato, in due Dipartimenti, denominati **Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici** e **Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale**.

Come si dirà più dettagliatamente nel seguito, presso ciascuno dei due Dipartimenti sono istituite otto direzioni generali in sede centrale, mentre a livello decentrato e periferico, sono funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e sono dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale quattro Direzioni generali territoriali.

Nell'ambito del Ministero, sono altresì ricompresi:

il **Consiglio superiore dei lavori pubblici**, 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;

il **Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto**, che svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72; il Corpo delle Capitanerie di Porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

I due 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.

## **2.1 Missione e principali attività.**

La “missione” principale 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.

Le aree funzionali nelle quali il Ministero esercita le proprie attività ed i propri compiti sono indicate dall’articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e sono di seguito indicate, in relazione alla struttura dipartimentale di riferimento.

### **Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici**

Pianificazione, programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche e acquedottistiche, e delle opere pubbliche di competenza statale, politiche urbane e dell’edilizia abitativa anche riguardanti il sistema delle città e delle aree metropolitane.

### **Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale**

Programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporto terrestre e marittimo; circolazione dei veicoli, sicurezza dei trasporti terrestri, vigilanza sui porti, trasporto nelle acque interne; aviazione civile e trasporto aereo.

### **Capitanerie di porto**

Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo, controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse.

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

<i>Enti pubblici vigilati</i>	<i>Società partecipate</i>	<i>Enti di diritto privato</i>
ANAS S.p.A.	Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	ENAV S.p.A.
Aero Club d'Italia	Gestione governativa ferrovia circumetnea	Rete autostrade mediterranee S.p.A.
Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie	Ferrovie del Sud-Est e servizi automobilistici s.r.l.	
Autorità di sistema portuale	Gestione governativa navigazione Laghi di Garda, Maggiore e di Como	
ENAC		

Nell'ambito delle aree funzionali precedentemente descritte, si riporta di seguito il quadro sinottico delle principali attività svolte dal Ministero, in correlazione con i programmi di spesa e le azioni di bilancio corrispondenti.

<i>Centro di responsabilità</i>	<i>Programma</i>	<i>Azione</i>	<i>Attività</i>
<b>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI</b>	014 - 005 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	0002 - Interventi nel settore idrico ed elettrico	Vigilanza ed impulso sugli interventi per la sicurezza delle grandi dighe e monitoraggio degli interventi e dei flussi finanziari relativi alle reti idriche di interesse nazionale.
	014 - 005 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	0003 - Interventi in materia di dighe	
	014 - 011 Sistemi stradali, autostradali ed intermodali	0002 - Infrastrutture stradali e autostradali in gestione ANAS e relative intermodalità	Funzioni di concedente della rete stradale e della rete autostradale in concessione, di indirizzo, vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS S.p.A., sulle concessioni autostradali e sui gestori delle infrastrutture viarie appartenenti alla rete nazionale, programmazione degli interventi di settore anche mediante predisposizione del Contratto di programma ANAS S.p.A. e monitoraggio dei relativi interventi.
	014 - 011 Sistemi stradali, autostradali ed intermodali	0003 - Infrastrutture autostradali in concessione	
	014 - 011 Sistemi stradali, autostradali ed intermodali	0004 - Contributi per la realizzazione di opere viarie	
	014 - 011 Sistemi stradali, autostradali ed intermodali	0005 - Fondo per la realizzazione di infrastrutture e per la continuità dei cantieri	
	019 - 002 Politiche abitative, urbane e territoriali	0002 - Edilizia residenziale sociale	
	019 - 002 Politiche abitative, urbane e territoriali	0003 - Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo	
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0003 - Interventi di edilizia pubblica sviluppo e riqualificazione del territorio	Attuazione dei programmi di edilizia pubblica relativi alla riqualificazione urbana e di recupero del patrimonio edilizio.
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0004 - Salvaguardia di Venezia e della sua laguna	Interventi di salvaguardia della Laguna di Venezia e polizia lagunare. Sistema Mose a difesa completa di tutti gli abitati lagunari dalle acque alte di qualunque livello nelle bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia.
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0008 - Realizzazione del sistema MOSE	
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0005 - Accordi internazionali e grandi eventi	Definizione attività concernenti lo svolgimento del grande evento Expo Milano, iniziative finalizzate al trasferimento contributi per la realizzazione del progetto sportivo delle finali di Coppa del mondo e dei Campionati mondiali di sci alpino di Cortina d'Ampezzo del 3/2020 e 2/2021, nonché prosecuzione adempimenti finanziari per la realizzazione in Libia di progetti infrastrutturali di base.
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0006 - Interventi di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi	Gestione stralcio delle attività connesse agli interventi di edilizia antisismica e per la ricostruzione dei territori colpiti da eventi calamitosi
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0007 - Infrastrutture carcerarie	Programmazione di concerto con il Ministero della Giustizia del Piano edilizia carceraria e trasferimento fondi destinati ai Provveditorati interregionali alle OO.PP. competenti alla realizzazione degli interventi di edilizia penitenziaria.
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0002 - Opere di preminente interesse nazionale	Finanziamento delle opere strategiche. Gestione e attuazione dei programmi operativi nazionali, dei programmi e progetti di sviluppo territoriale ed urbano, delle procedure in materia di programmazione negoziata, di localizzazione opere infrastrutturali e delle procedure afferenti le reti ed i corridoi trans-europei. Impulso e supporto alla pianificazione strategica di settore.
	014 - 010 Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità'	0009 - Pianificazione e valutazione delle infrastrutture, sviluppo e riqualificazione del territorio, infrastrutture per la mobilità sostenibile	

<b>DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE</b>	013 - 001 Sviluppo e sicurezza della mobilità' stradale	0002 - Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione	Servizi di motorizzazione all'utenza e controlli sulle imprese autorizzate ad erogare i servizi
	013 - 001 Sviluppo e sicurezza della mobilità' stradale	0003 - Interventi per la sicurezza stradale	Attività di prevenzione dell'incidentalità al fine di migliorare la sicurezza stradale
	013 - 002 Autotrasporto ed intermodalita'	0002 - Sistemi e servizi di trasporto intermodale	Erogazione di contributi, verifiche e controlli, interventi per la sicurezza della circolazione e provvedimenti ed autorizzazioni per il trasporto su strada di persone e merci
	013 - 002 Autotrasporto ed intermodalita'	0003 - Interventi in materia di autotrasporto	
	013 - 005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	0003 - Interventi per la sicurezza e la vigilanza ferroviaria	Sviluppo del trasporto ferroviario ed azioni per garantire la competitività, l'interoperabilità e la sicurezza della circolazione
	013 - 005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	0002 - Interventi sulle infrastrutture ferroviarie	Attività di indirizzo, vigilanza, monitoraggio e controllo su Rete Ferroviaria Italiana
	013 - 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	0002 - Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo	Sicurezza nel trasporto marittimo
	013 - 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	0006 - Ricerca applicata nel settore navale	
	013 - 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	0003 - Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto per le vie d'acqua interne	Trasporto per vie d'acqua interne
	013 - 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	0004 - Infrastrutture portuali	Interventi sugli scali portuali
	013 - 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	0005 - Interventi per l'industria navalmeccanica	Interventi in materia di innovazione e sostenibilità ambientale in campo navale
	013 - 006 Sviluppo e sicurezza della mobilità' locale	0004 - Interventi a favore delle linee metropolitane	Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane
	013 - 006 Sviluppo e sicurezza della mobilità' locale	0005 - Interventi a favore di ferrovie in concessione ed in gestione governativa	Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane
	013 - 006 Sviluppo e sicurezza della mobilità' locale	0002 - Concorso dello Stato al trasporto pubblico locale	Erogazione di contributi per lo sviluppo e l'efficiamento del trasporto pubblico locale
	013 - 004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	0002 - Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo	Razionalizzazione ed efficientamento del trasporto aereo
<b>CAPITANERIE DI PORTO</b>	007 - 007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	0006 - Salvaguardia della vita umana in mare	Organizzazione di ricerca e soccorso in mare, servizi finalizzati alla sicurezza della navigazione, gestione, controllo, monitoraggio ed informazione del traffico marittimo
		0007 - Sicurezza e controllo della navigazione	
		0008 - Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto	
		0005 - Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	Servizi di polizia marittima per la tutela delle coste, degli utenti del mare, dell'ambiente marino e delle sue risorse
<b>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</b>	014 - 009 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	0002 - Supporto tecnico-scientifico, amministrativo e di certificazione in materia di opere pubbliche	Attività consultiva in materia di opere pubbliche

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](http://trasparenza.mit.gov.it/pagina632_carta-dei-servizi-e-standard-di-qualit.html)

### *B) Servizi indiretti*

Tutti i servizi erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono erogati dai competenti Uffici in via diretta, ad eccezione di quelli concernenti il rilascio della patente di guida e la revisione dei veicoli che possono essere anche erogati, oltre che dai competenti Uffici provinciali della motorizzazione, anche, rispettivamente, dalle autoscuole o dalle officine autorizzate.

### *C) Funzioni di regolazione*

A norma del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante il Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero svolge funzioni di regolazione nelle seguenti materie:

- contratti pubblici di lavori, servizi e forniture;
- trasporti terrestri;
- trasporto intermodale;
- navigazione e trasporto marittimo;
- tariffe autostradali;
- attività e servizi portuali.

### *D) Trasferimenti*

A norma del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge funzione di concedente della rete stradale e della rete autostradale in concessione e, conseguentemente, esercita le funzioni di vigilanza e controllo tecnico-operativo su ANAS S.p.A. e sulle concessionarie autostradali.

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

Sempre a norma del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 72 del 2014, fanno capo al Ministero le funzioni di vigilanza sul Contratto di programma sottoscritto con RFI, per effetto del quale vengono erogate al gestore della rete ferroviaria le risorse relative agli investimenti infrastrutturali.

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

#### *E) Amministrazione generale*

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

- *Direzione generale del personale e degli affari generali:* trattamento giuridico ed economico del personale, relazioni sindacali, politiche per il benessere organizzativo e le pari opportunità, gestione del contenzioso del lavoro, servizio ispettivo in materia di personale, gestione dei beni patrimoniali e regolamentazione del loro uso, manutenzione dei beni immobili, servizi comuni e servizi tecnici, supporto per le attività di prevenzione e sicurezza del luogo di lavoro; acquisizione di beni e servizi, ufficio contratti e ufficio relazioni con il pubblico.
- *Direzione generale per i sistemi informativi e statistici:* gestione e sviluppo dell'informatizzazione di base, gestione e sviluppo dei sistemi informativi trasversali e delle reti informatiche del Ministero, gestione della sicurezza dei sistemi informatici trasversali, coordinamento, gestione e sviluppo integrato dei siti *web* del Ministero, funzioni di Ufficio di Statistica del Ministero - ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 322 del 1989 istitutivo del Sistema Statistico Nazionale - e di Autorità Statistica Nazionale nell'ambito del Sistema

Statistico Europeo (Reg (CE) n. 223/2009), produzione e diffusione di statistiche ufficiali di settore; redazione e diffusione del Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

## 2.2 Organizzazione

Come si è detto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha una struttura dipartimentale.

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

A livello centrale, in ciascuno dei due Dipartimenti sono incardinate otto Direzioni generali, oltre al 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 (*Figura 1*).

### STRUTTURE

*Figura 1*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, LA PROGRAMMAZIONE ED I PROGETTI INTERNAZIONALI	DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE E DEGLI AFFARI GENERALI
DIREZIONE GENERALE PER L'EDILIZIA STATALE E GLI INTERVENTI SPECIALI	DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA CONDIZIONE ABITATIVA	DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE
DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE E LA VIGILANZA E LA SICUREZZA NELLE INFRASTRUTTURE STRADALI	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E L'INTERMODALITÀ
DIREZIONE GENERALE PER LA REGOLAZIONE ED I CONTRATTI PUBBLICI	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
DIREZIONE GENERALE PER LE DIGHE E LE INFRASTRUTTURE IDRICHE ED ELETTRICHE	DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI	DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI, LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIREZIONE GENERALE PER GLI AEROPORTI E IL TRASPORTO AEREO
	COMITATO CENTRALE PER L'ALBO NAZIONALE DEGLI AUTOTRASPORTATORI

A livello decentrato e periferico, sono funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e sono dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale quattro Direzioni generali territoriali (*Figura 2*).

ORGANI DECENTRATI ED  
UFFICI PERIFERICI

*Figura 2*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
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	

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

- la **Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza**, che ha sostituito la Struttura tecnica di missione a suo tempo istituita ai sensi dell'articolo 163, lettera b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (ora articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50), che ha compiti di indirizzo e pianificazione strategica, impulso, analisi, studio, ricerca, progettazione, supporto ed alta consulenza in materia di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, oltretutto di sorveglianza e monitoraggio sulla loro realizzazione<sup>1</sup>;
- il **Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici**, istituito ai sensi della legge del 17 maggio 1999, n. 144 a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;

<sup>1</sup>La Struttura tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza è stata istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194 (come modificato dai D.M. 1° luglio 2015, n. 232 e 13 aprile 2016, n. 105), con contestuale soppressione della preesistente Struttura tecnica di missione.

- la **Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**, cui sono attribuiti i compiti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, in materia di sinistri marittimi;
- il **Servizio per l'alta sorveglianza delle grandi opere**, istituito con decreto ministeriale 15 aprile 2002, con compiti finalizzati alla tutela della sicurezza e dell'efficienza nell'esecuzione delle opere, a salvaguardia della corretta provenienza e destinazione dei capitali impiegati.

Infine, con decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346, registrato alla Corte dei conti il 12 settembre 2012, adottato in attuazione di quanto previsto dal citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 72 del 2014, si è provveduto alla rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale, consultabile al seguente link della Sezione “Amministrazione trasparente” del sito istituzionale dell’Amministrazione :

[http://trasparenza.mit.gov.it/archivio27\\_normativa\\_0\\_3906.html](http://trasparenza.mit.gov.it/archivio27_normativa_0_3906.html) .

## 2.3 Personale

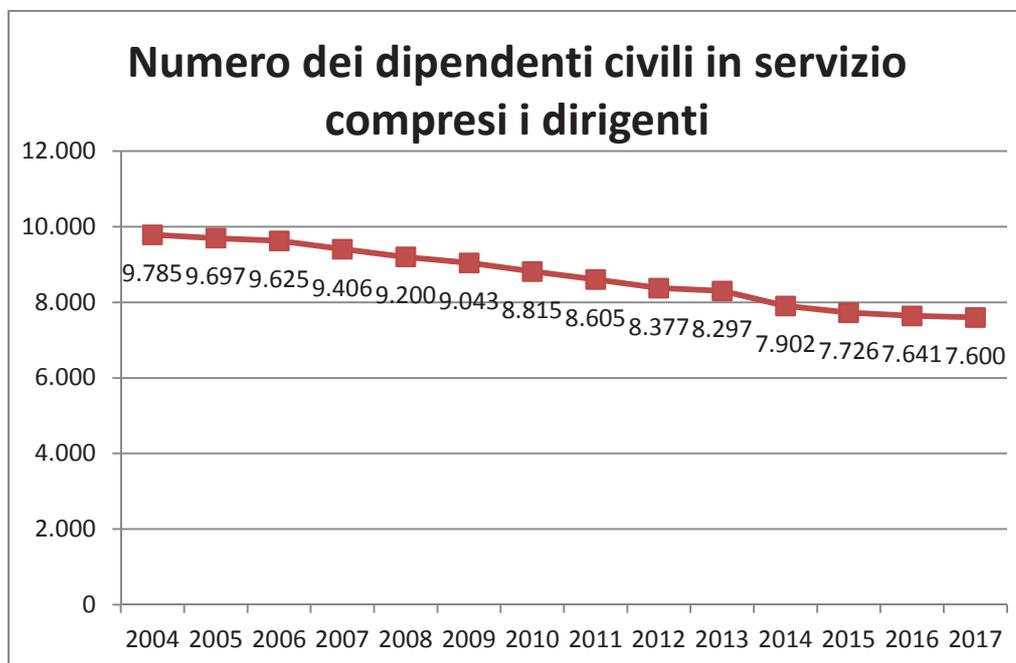
### A) Personale interno

DOTAZIONE ORGANICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 11 FEBBRAIO 2014, N. 72, COME MODIFICATA DAL D.P.C.M. 30 SETTEMBRE 2014	
Dirigenti prima fascia	39
Dirigenti seconda fascia	195
<i>Totale Dirigenti</i>	<i>234</i>
Terza Area	2.634
Seconda Area	4.619
Prima Area	507
<i>Totale Aree</i>	<i>7.760</i>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>7.994</b>

PERSONALE IN SERVIZIO ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 2017	
PERSONALE CIVILE	
Dirigenti prima fascia	34
Dirigenti seconda fascia	172
<i>Totale Dirigenti</i>	<i>206</i>
Terza Area	2.504
Seconda Area	4.429
Prima Area	461
<i>Totale Aree</i>	<i>7.394</i>
Personale in servizio (non dipendente) sulla base di contratti per l'esternalizzazione di servizi	0
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>7.600</b>
<b>Personale a tempo determinato</b>	<b>48</b>
<b>Personale a tempo indeterminato</b>	<b>7.600</b>
<b>Totale Personale civile</b>	<b>7.648</b>
PERSONALE MILITARE <sup>2</sup>	
Ufficiali Ammiragli	19
Ufficiali Superiori	611
Ufficiali Inferiori	564
Ruolo Marescialli	2466
Ruolo Sergenti	1687
Ruolo Sottocapi	3215
Personale non in S.p.e.	1855
<b>Totale Personale militare</b>	<b>10417</b>

<sup>2</sup> Il personale militare non è ricompreso nella dotazione organica del Ministero.

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



## 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](http://trasparenza.mit.gov.it/pagina61_incarichi-retribuiti-e-non-retribuiti-affidati-a-soggetti-esterni.html) .

## 2.4 Bilancio

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

Centro di responsabilità	
1	GABINETTO
2	DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
3	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
4	CAPITANERIE DI PORTO
5	CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Nella tabella seguente sono riportati gli stanziamenti, iscritti, in conto competenza nel triennio 2018-2020, come risultanti dalla tabella 10 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020, distinti per programma e centro di responsabilità amministrativa.

MISSIONE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE PROGRAMMA	AZIONI	STANZIAMENTI (IN EURO)		
				2018	2019	2020
<b>Centro di responsabilità amministrativa 1 - GABINETTO</b>						
32	2	Indirizzo politico	1) Ministro e Sottosegretari di Stato 2) Indirizzo politico amministrativo 3) Valutazione e controllo strategico (OIV)	16.112.432	13.956.268	12.952.241
<b>Centro di responsabilità amministrativa 2 - DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI</b>						
14	5	Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	1) Spese di personale per il programma 2) Interventi nel settore idrico ed elettrico 3) Interventi in materia di dighe	159.014.557	68.559.980	64.006.918
14	10	Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubblica utilità	1) Spese di personale per il programma 2) Opere di preminente interesse nazionale 3) Interventi di edilizia pubblica sviluppo e riqualificazione del territorio 4) Salvaguardia di Venezia e della sua laguna 5) Accordi internazionali e grandi eventi 6) Interventi di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi 7) Infrastrutture carcerarie 8) Realizzazione del sistema MOSE 9) Pianificazione e valutazione delle infrastrutture, sviluppo e riqualificazione del territorio, infrastrutture per la mobilità sostenibile	1.901.944.036	1.688.070.141	1.460.058.804
14	11	Sistemi stradali, autostradali ed intermodali	1) Spese di personale per il programma 2) Infrastrutture stradali e autostradali in gestione ANAS e relative intermodalità 3) Infrastrutture autostradali in concessione 4) Contributi per la realizzazione di opere viarie 5) Fondo per la realizzazione di infrastrutture e per la continuità dei cantieri	3.557.906.861	2.784.940.933	2.779.667.867
19	2	Politiche abitative, urbane e territoriali	1) Spese di personale per il programma 2) Edilizia residenziale sociale 3) Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo	262.621.230	194.247.834	116.974.599

Centro di responsabilità amministrativa 3 - DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE				2018	2019	2020
13	1	Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	1) Spese di personale per il programma 2) Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione 3) Interventi per la sicurezza stradale	273.778.539	256.643.076	249.735.316
13	2	Autotrasporto ed intermodalità	1) Spese di personale per il programma 2) Sistemi e servizi di trasporto intermodale 3) Interventi in materia di autotrasporto	419.376.295	268.098.760	265.343.522
13	4	Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	1) Spese di personale per il programma 2) Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo	158.460.550	80.677.132	79.827.344
13	5	Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1) Spese di personale per il programma 2) Interventi sulle infrastrutture ferroviarie 3) Interventi per la sicurezza e la vigilanza ferroviaria	1.082.064.877	570.392.895	282.298.661
13	6	Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	1) Spese di personale per il programma 2) Concorso dello Stato al trasporto pubblico locale 3) Interventi a favore delle linee metropolitane 4) Interventi a favore di ferrovie in concessione ed in gestione governativa	5.838.665.536	6.118.015.204	5.863.872.120
13	9	Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1) Spese di personale per il programma 2) Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo 3) Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto per le vie d'acqua interne 4) Infrastrutture portuali 5) Interventi per l'industria navalmeccanica 6) Ricerca applicata nel settore navale	588.403.737	658.312.933	395.534.649
32	3	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	1) Spese di personale per il programma 2) Gestione del personale 3) Gestione comune dei beni e servizi	66.493.031	60.623.687	59.365.844

Centro di responsabilità amministrativa 4 - COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO			2018	2019	2020
7	7	Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	728.030.517	724.720.392	727.798.992
1) Spese di personale per il programma (personale militare) 2) Spese di personale per il programma (personale civile) 3) Gestione ed assistenza del personale del Corpo delle Capitanerie di porto 4) Trattamenti provvisori di pensione 5) Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse 6) Salvaguardia della vita umana in mare 7) Sicurezza e controllo della navigazione					
Centro di responsabilità amministrativa 5 - CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI			2018	2019	2020
14	9	Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	6.131.703	6.323.463	6.498.216
1) Spese di personale per il programma 2) Supporto tecnico-scientifico, amministrativo e di certificazione in materia di opere pubbliche					
<b>Totale</b>			<b>15.059.003.901</b>	<b>13.493.582.698</b>	<b>12.363.935.093</b>

### 3. PIANIFICAZIONE TRIENNALE

#### 3.1 Quadro di riferimento

Il consolidamento degli obiettivi di crescita previsti dal Governo trova un passaggio essenziale negli investimenti pubblici ed un riferimento necessario nell'attività e nel bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le risorse gestite dal Ministero costituiscono, infatti, una leva finanziaria essenziale per dare stimolo alla ripresa degli investimenti.

Già con la prima elaborazione del documento "Connettere l'Italia" (Allegato Infrastrutture al DEF 2016), il Ministero ha avviato un processo di riforma della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture in Italia, partendo dalla definizione degli obiettivi, delle strategie e delle linee d'azione, per proseguire nelle riforme strutturali del settore e realizzare le politiche necessarie per l'implementazione della visione del Sistema dei Trasporti e delle Infrastrutture al 2030.

Tale visione è scaturita da un'analisi di sistema delle infrastrutture di trasporto e logistica in Italia e dall'evoluzione in atto del contesto internazionale; è stata, inoltre, condivisa con gli *stakeholder* di settore e con la comunità di riferimento e si può riassumere come segue:

“Connettere l’Italia vuol dire dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l’obiettivo di garantire la piena mobilità (di persone e merci) e l’accessibilità all’Europa di tutte le aree del territorio nazionale, rendendo, al contempo, le città italiane vivibili per i cittadini e accoglienti per i visitatori, e il Paese competitivo sui mercati internazionali”.

In linea con tale concezione “servente” dell’infrastruttura, sono stati definiti quattro obiettivi, pensati per rilanciare la competitività dell’Italia in un’economia globalizzata, in cui assume rilevanza centrale la capacità del Paese di stabilire connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati verso l’Europa ed il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci e servire alcuni “mercati strategici” specifici, rappresentati dai luoghi di lavoro, poli turistici e attrazioni culturali:

1. *Accessibilità ai territori, all’Europa, al Mediterraneo*: le politiche infrastrutturali – pur focalizzate sulla connettività dei principali nodi del Paese – devono comunque garantire livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche e meno servite dai servizi pubblici (es. aree interne), sempre all’interno della macro-priorità relativa al collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l’Europa e con il Mediterraneo. In tale ambito allargato, la dimensione strategica di livello nazionale si allinea (anche temporalmente) a quella comunitaria dei corridoi e delle reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete *Core*, è prevista, infatti, al 2030.

2. *Qualità della vita e competitività delle aree urbane*: le città e le aree metropolitane si candidano ad essere il principale *driver* delle economie nazionali. La competitività di un Paese si misura oggi attraverso l’efficienza dei servizi (in primo luogo quelli di mobilità), la vivibilità e le opportunità (lavorative, culturali, di scambio sociale, ecc.) offerte nelle principali città. In Italia si osserva ancora un generalizzato *gap* (per qualità dell’aria, congestione, qualità della mobilità e di fruibilità dei trasporti), rispetto alle principali città europee (es. Londra, Parigi, Madrid). Colmare tale *gap* è cruciale per rilanciare la competitività del Paese. A tale scopo la politica infrastrutturale nazionale si pone l’obiettivo di potenziare ed integrare i sistemi di trasporto pubblico locale e nazionale, facendo perno, in particolare, su sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram), mobilità ciclo-pedonale e sfruttando le potenzialità che vengono dalle innovazioni digitali applicate alla mobilità urbana ed extraurbana per sviluppare i servizi di mobilità condivisa (es. *car-sharing* e *bike-sharing*).

3. *Sostegno alle politiche industriali di filiera*: il sostegno alle politiche industriali di filiera è tema fortemente connesso alla politica dei nodi e mette in primo piano le azioni a supporto dei poli manifatturieri e del settore del

turismo. La politica infrastrutturale riveste un ruolo di leva per la politica industriale nazionale, sia in relazione al miglioramento dell'accessibilità per le imprese e per i poli industriali, sia con stimoli specifici all'innovazione tecnologica ed alla competitività interna delle filiere produttive connesse al settore dei trasporti. Particolare enfasi il Ministero pone nella promozione della digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto e nello sviluppo dei relativi servizi. Il turismo è a pieno titolo, e lo è ancor di più in considerazione del *trend* in crescita del settore, una delle principali filiere industriali nazionali per la quale la componente accessibilità riveste un valore strategico rilevantissimo, riconosciuto anche dal recente Piano Strategico del Turismo, promosso dal Ministero per i beni culturali ed ambientali e del Piano Straordinario della Mobilità Turistica.

4. *Mobilità sostenibile e sicura*: l'ambito della mobilità sostenibile e sicura è diventato parte integrante della strategia del MIT e del complesso delle politiche infrastrutturali per i trasporti e la logistica. In tema di mobilità, la sostenibilità deve essere declinata nella sua piena accezione, vale a dire sotto il profilo economico, ambientale e sociale.

L'impianto disegnato dal Ministero per il raggiungimento di obiettivi e target individuati si fonda su quattro strategie ("Infrastrutture utili, snelle e condivise", "Integrazione modale e intermodalità", "Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente", "Sviluppo urbano sostenibile") che si caratterizzano per essere trasversali rispetto agli obiettivi ed alle modalità di trasporto, recanti ciascuna azioni concrete.

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, in continuità con il nuovo corso avviato nell'annualità precedente, anticipa le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo Documento pluriennale di pianificazione e sulla base delle quali saranno individuate le priorità, coerentemente con il quadro strategico delineato in "Connettere l'Italia".

In tale ambito e nel quadro di tali scelte strategiche, del programma di Governo, delle priorità politiche definite, per l'anno 2018, con Atto di indirizzo 20 luglio 2017, n. 373, nonché degli Accordi internazionali con gli altri Paesi, le strutture ministeriali e gli enti vigilati sono chiamati all'attuazione degli indirizzi di settore e degli obiettivi specifici dell'Amministrazione, al fine di garantire un'offerta di opere e servizi coerente con le esigenze della domanda proveniente dai singoli utenti e dal mondo della produzione e qualitativamente elevata, nonostante le criticità derivanti dalle reiterate misure di contenimento della spesa pubblica succedutesi nel corso di questi ultimi anni, che hanno ridotto sensibilmente le risorse finanziarie, con effetti negativi sull'attuazione dei programmi di competenza e nonostante le continue e consistenti riduzioni degli stanziamenti dedicati al funzionamento delle strutture, che provocano, oltre

all'impossibilità di sostenere anche le indifferibili spese di funzionamento, una situazione di forte criticità generale.

### 3.2 Obiettivi specifici del triennio

In base alle *policy* dell'Amministrazione, alle priorità politiche definite con l'atto di indirizzo per il 2018 (decreto ministeriale 20 luglio 2017, n. 373), alle previsioni del Documento di economia e finanza 2017 e, in particolare, dell'Allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" e tenendo conto, inoltre, degli ulteriori documenti programmatori, sono stati individuati gli obiettivi specifici triennali, riportati di seguito.

#### 3.2.1 Dighe, reti e risorse idriche

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

Il tema della tutela quantitativa delle risorse idriche nazionali e della loro utilizzazione a fini irrigui, idroelettrici, idropotabili e per la laminazione delle piene è fortemente legato alla funzione di regolazione affidata agli invasi artificiali creati con la realizzazione ed il mantenimento in sicurezza ed efficienza delle dighe.

Lo stato di efficienza di queste opere condiziona la piena fruibilità della capacità totale di invaso dei serbatoi artificiali, dovendosi intervenire con limitazioni di invaso al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza.

L'obiettivo si riferisce alle c.d. "grandi dighe", ovvero le dighe che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume di invaso superiore al milione di metri cubi d'acqua.

Si tratta di 535 dighe classificate di interesse nazionale, di competenza statale per quanto attiene alla vigilanza sulle operazioni di controllo della sicurezza spettanti ai concessionari di derivazione ed ai gestori delle dighe stesse. L'età media di tali infrastrutture è pari a circa 60 anni e si tratta, pertanto, di opere di grande impatto territoriale in caso di incidente e che necessitano, quindi, di

interventi di sistematica manutenzione, periodici adeguamenti e costante monitoraggio e sorveglianza.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale nello svolgimento delle attività finalizzate alla tutela della pubblica incolumità.

In tale settore, infatti, compete al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza, anche mediante periodici sopralluoghi ispettivi, sulle condizioni di sicurezza e, in particolare, sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari di derivazione. Il Ministero è competente, inoltre, in ordine all'approvazione tecnica dei progetti di manutenzione, adeguamento e nuova costruzione delle grandi dighe intese come sistema costituito dall'invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari ed accessorie, nonché in ordine alla vigilanza, inoltre, sulla costruzione delle opere medesime.

In tale ambito, il Ministero ha avviato un programma di interventi del valore economico di 294 milioni di euro per l'incremento delle condizioni di sicurezza di 101 dighe per uso irriguo o idropotabile o per laminazione delle piene, sparsi sul territorio nazionale, con prevalenza per gli sbarramenti presenti nelle regioni meridionali ed insulari.

Gli interventi di messa in sicurezza delle grandi dighe consentiranno di rispondere ad un'importante esigenza del Paese, quella cioè, di incremento e salvaguardia della risorsa idrica, soddisfatta attraverso il mantenimento e l'incremento della sicurezza delle opere esistenti, tenuto conto, che, come già detto, i livelli di vaso devono essere altrimenti ridotti a garanzia della pubblica incolumità.

L'obiettivo è, sostanzialmente, quello di salvaguardare risorse idriche per 3,3 miliardi di metri cubi (quasi un quarto della capacità di vaso nazionale) e di recuperare, successivamente al 2020, oltre 1 miliardo di metri cubi attualmente non invasabili.

Inoltre, per l'esercizio dell'attività di vigilanza sulle opere di derivazione, è in corso la costituzione dell'Archivio Nazionale delle dighe e la definizione, per ciascuna opera, di un indicatore del livello di vulnerabilità e del conseguente indice di rischio per le popolazioni circostanti, al fine di valutare l'affidabilità delle opere e prevenire eventi potenzialmente di pregiudizio alla pubblica incolumità.

Altro punto dolente nell'attuale gestione della risorsa idrica è rappresentato dallo stato degli acquedotti. Dal rapporto Istat sulle risorse idriche è emerso che in Italia gli acquedotti sono in gran parte vecchi e che le infrastrutture sono obsolete: il 60% delle infrastrutture è stato messo in posa oltre 30 anni fa e le perdite maggiori si hanno al Sud. E' necessario, provvedere, quindi, attraverso i soggetti competenti (Regioni, concessionari, consorzi di bonifica, ecc.), all'attuazione di una strategia della "cura dell'acqua", che preveda il progressivo ammodernamento delle reti di distribuzione idrica al fine della minimizzazione delle perdite.

In tale ambito, il Ministero, oltre al finanziamento, svolge una azione di vigilanza ed impulso alla esecuzione delle opere finalizzate all'ammodernamento e razionalizzazione della rete idrica, realizzate a cura dei diversi soggetti attuatori.

#### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Mantenere ed incrementare la capacità di invaso grandi dighe	Capacità di invaso espressa in milioni di metri cubi di acqua (valore assoluto)	MIT	3,3Mm <sup>3</sup> (anno 2015)	3,3Mm <sup>3</sup>	3,3Mm <sup>3</sup>	3,5Mm <sup>3</sup>

#### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici</b>	
- Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche	

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

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

Uno degli elementi prioritari per lo sviluppo del Paese ed, in particolare, del Mezzogiorno, è quello di facilitare l'accessibilità ai territori attraverso l'incremento dei collegamenti viari e la contestuale salvaguardia dell'esistente patrimonio della rete stradale di interesse sia nazionale/europeo che regionale.

Con riferimento alla rete stradale esistente, le criticità illustrate nel DEF 2017 sono essenzialmente raggruppabili nelle seguenti macro-categorie:

1. problematiche di sicurezza;
2. fenomeni di congestione del traffico;
3. inadeguata accessibilità da e per i principali nodi del sistema Paese (distretti industriali e di logistica, porti, aeroporti), le aree di valenza turistica e culturale, le aree da recuperare e da rilanciare, le aree metropolitane;
4. inadeguato stato di conservazione dell'infrastruttura;
5. insufficiente ricorso all'uso delle nuove tecnologie ed alla digitalizzazione.

Per la realizzazione dell'obiettivo specifico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è impegnato, innanzi tutto nello svolgimento delle attività relative ai compiti di indirizzo, vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS S.p.A. e sugli altri soggetti attuatori gestori delle infrastrutture viarie appartenenti alla rete nazionale.

Ciò avviene sia attraverso la gestione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli interventi infrastrutturali sia attraverso il relativo monitoraggio volto a verificare il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nei programmi degli interventi.

Nell'esercizio della vigilanza su ANAS S.p.A. rientrano, in particolare, anche le attività di monitoraggio del Contratto di programma, parte “investimenti” e parte “servizi”, che, unitamente alla Convenzione, ha ad

oggetto la disciplina dei rapporti tra l'ANAS, quale gestore della rete stradale e autostradale di diretta gestione e lo Stato.

Per quanto specificamente attiene al monitoraggio della parte "servizi", oggetto di specifico obiettivo annuale, occorre premettere che la stessa è dotata, a decorrere dal 2015, di nuovi indicatori di *performance* idonei all'effettuazione del monitoraggio sulla qualità dei servizi offerti.

Occorrerà, pertanto, verificare a consuntivo il rispetto dei vincoli contrattuali attraverso il monitoraggio di tali indicatori relativamente ad una serie di servizi ed allo scopo di individuare le eventuali criticità e gli ulteriori elementi ai fini del miglioramento della qualità dei servizi offerti.

Analoghi poteri di vigilanza sono esercitati dal Ministero nei confronti delle società concessionarie autostradali. In tal caso, il Ministero provvede anche ad eseguire periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sugli interventi, al fine del riconoscimento dei contributi erogati dal Ministero stesso e previsti nei piani finanziari allegati alle convenzioni stipulate con le Società concessionarie.

Sempre con riferimento alle autostrade in concessione, il Ministero è impegnato, inoltre, sulla base di un programma annuale di monitoraggio, nelle attività di verifica del rispetto di livelli di servizio mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi da raffrontare a *standard* prefissati. Le misurazioni vengono effettuate sull'intera rete autostradale gestita dalle società concessionarie, suddivisa in tronchi della lunghezza massima di 80 km ciascuno. I diversi 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.

Di grande rilevanza, sono, poi, nel quadro delle attività necessarie per la realizzazione dell'obiettivo specifico, le attività ed i compiti svolti dal Ministero in ordine alla gestione ed al monitoraggio dei diversi programmi di investimento infrastrutturale, con particolare riferimento al "*Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020*", destinato ad incrementare la dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno (con particolare riguardo alle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), attraverso la realizzazione, tra gli altri, di interventi rivolti allo sviluppo della

mobilità intelligente e sostenibile, in attuazione ed in coerenza con ciascuno dei seguenti obiettivi di crescita previsti dalla Strategia Europa 2020:

- *crescita sostenibile*: obiettivo di ridurre sensibilmente le emissioni di gas a effetto serra, anche limitando il cofinanziamento delle modalità di trasporto più inquinanti, quella stradale *in primis*;
- *crescita intelligente*: investimenti innovativi volti a ridurre i tempi di sdoganamento e a implementare sistemi e piattaforme telematiche quali, ad esempio, ERTMS, SESAR, Sportello Unico Doganale, Piattaforma Nazionale della Logistica, promuovendo così l'ottimizzazione della filiera procedurale e l'interoperabilità;
- *crescita inclusiva*: obiettivo di incrementare la generale qualità dei servizi infrastrutturali e di trasporto, creando benefici indiretti a tutti i cittadini e ai fruitori delle infrastrutture.

Il programma, approvato dalla Commissione Europea con Decisione del 29 luglio 2015, è finanziato per complessivi € 1.843.733.334, di cui € 1.382.800.000 a carico del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed € 460.933.334 a carico del Fondo di rotazione nazionale.

Obiettivi specifici del programma sono, in particolare, la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T, nonché lo sviluppo ed il miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente, a bassa rumorosità e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Il Ministero svolge l'attività di sorveglianza del programma, attraverso un puntuale monitoraggio finanziario, fisico e procedurale dei progetti ammessi al finanziamento. Lo scambio dei dati avviene bimestralmente mediante il Sistema Informativo Locale di cui è dotata l'Autorità di gestione. Il collegamento avviene con il Sistema Nazionale di Monitoraggio mediante le specifiche tecniche e di contenuto indicate nel protocollo Unico di Colloquio dell'IGRUE.

Un'ulteriore attività sulla quale il Ministero ha deciso di concentrare il proprio impegno, è riferita alle politiche per la "ciclabilità", con l'obiettivo di realizzare, d'intesa con le altre amministrazioni centrali competenti e con gli enti territoriali interessati, una rete nazionale delle ciclovie costituita degli

itinerari ciclabili della rete TEN-T, chiamata “EuroVelo”<sup>3</sup>, nonché di altri itinerari di interesse nazionale.

I percorsi Eurovelo, nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili europee esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali, hanno lo scopo di favorire il transito di turisti in tutta l’Europa e al contempo di valorizzare localmente la ciclabilità come soluzione contro il traffico motorizzato.

Le politiche per la “ciclabilità” rappresentano una delle strategie che orienteranno l’azione del Ministero nella consapevolezza che, dovendo l’Italia governare, nei prossimi anni, un incremento notevole dei flussi turistici, il sistema delle ciclovie risulta di fondamentale importanza allo scopo di promuovere ed incentivare un modello di sviluppo sostenibile e diffuso, che rappresenta indubbiamente una delle leve di *policy* per il benessere economico e sociale italiano.

Lo sviluppo di un sistema di ciclovie nazionali sicure e di qualità è, quindi, tra gli obiettivi che il Ministero intende perseguire, in quanto strumento per l’accessibilità e, al contempo, elemento per fruire della bellezza del territorio nazionale.

L’articolo 1, comma 640, della legge di stabilità per il 2016 ha previsto lo stanziamento di specifiche risorse (complessivi 89 milioni di euro) per gli anni 2016, 2017 e 2018, per gli interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica ed, in particolare, per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi quali: Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell’acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma (GRAB). Ulteriori risorse, pari a 283 milioni di euro, sono state stanziare dalla legge di bilancio 2017.

Sono stati già sottoscritti i Protocolli di intesa per i seguenti percorsi: Ciclovie del Sole, Ciclovie VEN-TO, Ciclovie dell’acquedotto pugliese e GRAB. Per tali Ciclovie sono stati finanziati, a titolo di anticipazione, i costi stimati dei progetti di fattibilità tecnica ed economica.

---

<sup>3</sup> EuroVelo è composta da 15 percorsi (“routes”) di lunga percorrenza che attraversano l’intero continente europeo, e prevede oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già esistenti.

I percorsi Eurovelo sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili europee esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali, e hanno lo scopo di favorire il transito di turisti in tutta l’Europa e al contempo di valorizzare localmente la ciclabilità come soluzione contro il traffico motorizzato.

Con le misure finanziarie del 2017 (articolo 52 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni ed integrazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96), sono stati introdotti sei ulteriori percorsi ciclistici prioritari: Ciclovía del Garda, Ciclovía della Magna Grecia, Ciclovía della Sardegna, Ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, Ciclovía Tirrenica e Ciclovía Adriatica. Per le prime tre (Ciclovía del Garda, Ciclovía della Magna Grecia, Ciclovía della Sardegna), i relativi protocolli sono già stati sottoscritti in data 9 agosto 2017.

Nel corso del 2018 il Ministero provvederà alla predisposizione dello schema del decreto di ripartizione dei fondi stanziati ed all'attività istruttoria relativa alla valutazione tecnico-economica dei progetti presentati dai beneficiari.

#### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Km di strade gestite da ANAS controllati in alto rendimento (parametri di stato pavimentazioni)	Km di strade	MIT		9.000	12.000	14.000
Km di ciclovie (in progettazione) contenute nei protocolli di intesa con le Regioni	Completamento della rete nazionale delle ciclovie turistiche	MIT		250	200	150

#### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali</li> </ul>	Anas S.p.A. Regioni – Enti locali
<ul style="list-style-type: none"> <li>Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali</li> </ul>	Società concessionarie autostradali
<ul style="list-style-type: none"> <li>Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali</li> </ul>	Soggetti beneficiari

### 3.2.3 Riduzione del disagio abitativo e riqualificazione urbana

*Obiettivo specifico: “Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo”*

L'Italia, al pari degli altri stati membri dell'UE, si trova ad affrontare diverse problematiche in tema di politiche abitative e di riqualificazione urbana: il rinnovo del parco abitativo, il contrasto all'espansione urbana incontrollata, la promozione di politiche di sviluppo sostenibile, l'accesso dei giovani e delle fasce deboli al mercato abitativo.

Le problematiche delle abitazioni sociali, dei senzatetto o dell'integrazione rivestono un ruolo importante anche nell'agenda della politica sociale dell'UE, che, nel 2010, ha varato la Piattaforma europea contro la povertà e l'esclusione sociale, con la quale è stata definita una serie di iniziative volte a ridurre il numero di persone a rischio di povertà o di esclusione sociale di almeno 20 milioni (rispetto al 2008) entro il 2020.

In tale contesto, estrema rilevanza assume l'azione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che svolge, a partire dagli anni novanta, un ruolo centrale nell'attuazione di strategie e politiche per lo sviluppo urbano e nella promozione di programmi innovativi destinati a riqualificare i tessuti urbani ed a ridurre il disagio abitativo. Tali programmi hanno rappresentato - e continuano a rappresentare - un momento importante per la riqualificazione di ambiti urbani interessati da fenomeni di degrado sociale ed economico, per il rilancio della progettazione urbana e per l'azione di rigenerazione di tessuti urbani particolarmente compromessi dalla dismissione industriale e dal degrado edilizio.

Oltre ai programmi “Nuovi progetti di interventi” e “Cantieri in comune - completamenti”, avviati in attuazione dell'art. 3, commi 2 e 3, del decreto legge 13 settembre 2015 (c.d. decreto “Sblocca Italia”) ed al Primo e Secondo Programma “6000 Campanili”, che interessano complessivamente 700 comuni, è in corso il “Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica”, di proprietà dei Comuni e dei soppressi Istituti autonomi per le case popolari.

Il programma è finanziato con le risorse statali ai sensi dell'articolo 4 del decreto legge n. 47/2014 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n.80 (c.d. "Piano Casa"). Il Ministero verifica l'andamento

complessivo della programmazione regionale e la capacità di spesa dei singoli soggetti attuatori anche ai fini delle erogazioni delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni, evidenziando, al contempo, eventuali ritardi e criticità attuative che ne impediscano l'avanzamento e la rapida conclusione. Tale monitoraggio è realizzato utilizzando un applicativo informatico dedicato (prima versione resa disponibile il 4 febbraio 2016), inserito nel dominio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al quale possono accedere, tramite la casella di posta elettronica [supportopolabit@mit.gov.it](mailto:supportopolabit@mit.gov.it), i soggetti accreditati per l'inserimento delle informazioni e i responsabili regionali per una costante valutazione degli interventi monitorati ed un contatto continuo con il Ministero.

L'obiettivo è quello di recuperare almeno 10.000 alloggi e/o edifici di edilizia residenziale pubblica entro il 2020.

Analoghi obiettivi di recupero e rigenerazione urbana si pone il c.d. "Piano Città", nell'ambito del quale il Ministero ha proceduto alla selezione di 28 progetti a cui è stata garantita la copertura finanziaria in parte con fondi nazionali (224 milioni di euro) ed in parte con fondi del PAC (Piano di Azione Coesione) ex zone franche urbane (94 milioni di euro). Si tratta di interventi di varia natura: dal recupero di edifici degradati (es. Lecce: Convento ex Agostiniani), alla riqualificazione di aree periferiche (Settimo Torinese: nuova viabilità zona periferica), alla riqualificazione di zone nell'ambito dei centri storici (Torino: Mole Vanvitelliana).

All'interno delle Convenzioni stipulate con i singoli Comuni sono previste specifiche modalità di erogazione delle risorse assegnate ai singoli programmi, con la suddivisione percentuale delle somme da liquidarsi, a seguito di accertata esecuzione dell'attuazione delle opere (all'apertura dei cantieri con consegna lavori – alla maturazione di quote intermedie relative agli stati di avanzamento lavori – alla liquidazione finale ad avvenuta approvazione dell'atto di collaudo). L'intero processo attuativo prevede il costante monitoraggio degli interventi da parte del Ministero.

A tutt'oggi, sono state impegnate circa il 75% delle risorse sui fondi nazionali e sugli stessi sono stati erogati circa il 22,40% . Per la quota PAC sono state erogate le quote di anticipazione e sono in pagamento i primi SAL .

### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Numero alloggi recuperati destinati all'ERP	Numero alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica e di proprietà dei Comuni ed ex IACP	MIT		1.000	5.000	10.000
Percentuale di fondi erogati	Percentuale di fondi erogati per il finanziamento alle Regioni ai fini del recupero alloggi ed immobili ERP	MIT		80%	90%	95%
Percentuale dei lavori conclusi rispetto a quelli previsti nel programma "Piano Città"	Monitoraggio complessivo sull'avanzamento dei lavori previsti per gli interventi previsti dal programma "Piano Città"	MIT		70%	80%	90%

### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici</b>	
- Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali	
- Direzione generale per la condizione abitativa	
- Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali	

### *3.2.4 Sicurezza nelle varie modalità di trasporto*

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

L'incremento della mobilità in Europa ed in Italia e la maggiore integrazione di diverse tipologie di trasporto rendono il sistema dei trasporti sempre più articolato e complesso. La crescita dei flussi di trasporto, facilitata dalla rapida evoluzione tecnologica nel settore, le tendenze alla liberalizzazione nelle varie modalità di trasporto e le situazioni di congestione delle infrastrutture, determinano crescenti criticità che rendono necessaria una costante attenzione alla regolamentazione di settore sia a livello legislativo e di governo sia a livello di azioni di controllo poste in essere dalle istituzioni e dagli organi competenti.

La sicurezza nei trasporti, peraltro, comporta dei costi, sia per lo Stato, che si fa carico del compito di creare e mantenere strutture sicure ed assicurare servizi in grado di rispondere prontamente ed efficacemente al verificarsi di qualunque esigenza, sia per le imprese che svolgono questo tipo di attività, in termini, soprattutto, di risorse spese per la realizzazione di mezzi di trasporto sicuri.

La protezione e il miglioramento costante dei sistemi di trasporto vuol dire non solo prevenire, per quanto possibile, i rischi di incidentalità contenendone i relativi costi, ma anche assicurare libertà di movimento alle persone ed alle merci, creando, un ambiente in grado di sostenere lo sviluppo dei commerci e, più in generale, l'economia del Paese.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale Ministero cui fanno capo le funzioni di indirizzo, regolazione e vigilanza in materia svolge un ruolo fondamentale nel campo della sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

Accanto agli obiettivi di qualità ed efficientamento delle infrastrutture, che segneranno i programmi manutentivi e di realizzazione delle opere nei prossimi anni, si pongono, infatti, le azioni di indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporto terrestre e marittimo, poste in essere dal Ministero con l'obiettivo di contribuire, per quanto possibile, alla riduzione delle vittime dei sinistri e, conseguentemente, dei costi dell'incidentalità.

Nel campo della “*sicurezza stradale*” l’obiettivo viene perseguito attraverso la costante verifica degli adempimenti e delle prescrizioni tecniche previste, in primo luogo per le imprese di settore, nonché per le autoscuole.

Viene altresì perseguito attraverso la programmazione di controlli specifici su strada effettuati direttamente sui veicoli commerciali.

Infatti, il Ministero collabora con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell’interno per la programmazione e lo svolgimento dei controlli su strada finalizzati al miglioramento dei livelli di sicurezza ed al rispetto delle regole del mercato dell’autotrasporto.

Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due Amministrazioni eseguono, con l’ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei “controlli integrati”, riguardanti:

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

Di estrema rilevanza, sono poi, le iniziative volte al completamento della riforma organica del Codice della strada e la costante attività del Dicastero in ordine alle campagne informative ed educative sulla sicurezza stradale, alla conduzione della Centrale operativa del CCISS, per l'erogazione dei servizi di infomobilità, all’uso e tutela delle strade nonché finalizzate a studi, ricerche progetti ed applicazioni finalizzati al miglioramento della sicurezza.

Nel settore dei “*trasporti ad impianti fissi*” il Ministero svolge importanti funzioni per l’attivazione in sicurezza dei relativi sistemi. Tali impianti riguardano un complesso rilevante di sistemi di trasporto nel “*settore del trasporto urbano*” (filovie, tramvie, metropolitane e relativo materiale rotabile, nonché ascensori, tappeti mobili e scale mobili in servizio pubblico), nel “*settore degli impianti a fune*” (sciovie, seggiovie, funivie, funicolari), nel “*settore del trasporto ferroviario regionale*” sulle reti non interconnesse alla rete nazionale (e relativo materiale rotabile). In tale ambito, il Ministero, anche per il tramite dei suoi uffici territoriali, effettua, in fase di apertura dell’esercizio le istruttorie per il rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sui progetti, procede alle verifiche e alle prove funzionali su impianti a fune, linee ferroviarie e sistemi di trasporto rapido di massa, svolge prove funzionali ai fini delle immissioni in servizio del materiale rotabile. Inoltre, in fase di esercizio, vengono effettuate regolari verifiche periodiche.

In tema di sicurezza nel “*trasporto ferroviario*”, il Ministero è impegnato nella supervisione delle attività affidate dalla normativa comunitaria agli Organismi di Certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari merci (OC). In particolare, il Ministero provvede a svolgere attività di *audit* presso tali soggetti, con cadenza almeno annuale, al fine di verificare:

- il rispetto dei principi di indipendenza e terzietà;
- la verifica del rispetto delle norme di settore e degli standard di riferimento previsti per gli organismi di certificazione;
- l'esecuzione dell'attività di vigilanza e monitoraggio sui soggetti da essi certificati;
- l'accertamento della trasmissione delle informazioni verso l'Agenzia europea (EURA) e verso le autorità nazionali.

Tale attività garantisce, da un lato, che tutti gli Organismi di certificazione agiscano secondo direttive ed indicazioni comuni ed univoche riducendo, quindi, la possibilità di interpretazioni differenti da parte dei singoli soggetti e, dall'altro, assicura il costante miglioramento della sicurezza della manutenzione del sistema ferroviario dei carri merci.

Nel settore del “*trasporto marittimo*”, il Ministero provvede all'aggiornamento annuale dei dati contenuti nel “Rapporto sui sinistri marittimi” e nella “Relazione sugli infortuni a bordo delle navi”. Il lavoro già avviato nelle annualità precedenti, ha lo scopo di fornire analisi e studi sulle dinamiche e cause dei sinistri marittimi occorsi nelle acque sia nazionali che in quelle ad esse limitrofe e di esaminare il fenomeno degli infortuni occorsi a personale marittimo a bordo delle navi nazionali. L'attività si sviluppa a partire dall'aggiornamento delle banche dati "sinistri" e "infortuni" sulla base dei dati pervenuti dalle Autorità Marittime e dal Comando Generale delle Capitanerie di porto. Dopo il controllo accurato dei dati raccolti, è necessario effettuare l'aggiornamento delle serie storiche dei dati sull'incidentalità, al fine di validare gli stessi dati e renderli disponibili per le successive elaborazioni, mirate all'individuazione delle cause e criticità della navigazione marittima.

A tale riguardo, non può non evidenziarsi che la sicurezza della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento è garantita anche attraverso l'addestramento del personale marittimo per la gestione della nave, del carico e dei passeggeri trasportati. Le navi sono equipaggiate con tecnologie sempre più innovative e di conseguenza è necessario adeguare la formazione e l'addestramento del personale che utilizza tali tecnologie.

L'addestramento dei marittimi è, quindi, condizionato dalla conoscenza delle suddette tecnologie e del loro esatto utilizzo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale nell'attuazione delle normative internazionali e comunitarie, nella definizione della disciplina nazionale inerente la formazione del personale marittimo e nel controllo e monitoraggio delle modalità di attuazione della disciplina nazionale. Il Ministero assicura che il personale italiano abbia i requisiti richiesti per svolgere il lavoro a bordo, monitora sulla corretta formazione e addestramento, dispone l'implementazione delle normative internazionali e comunitarie in relazione alla realtà nazionale, anche in funzione della specifica realtà ambientale e lavorativa.

Il rispetto degli *standard* di addestramento consente a tutto il personale marittimo italiano di utilizzare il proprio titolo abilitativo in tutto il mondo senza ulteriori necessità formative e garantisce inoltre una maggiore sicurezza della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino.

Tutte le attività sono sottoposte ad un Sistema di Gestione per la qualità ai sensi della norma ISO 9001:2008 e regolato da procedure definite nel Manuale del Sistema di Gestione per la Qualità.

In tale ambito, il Dicastero è impegnato nel riesame e nell'analisi della normativa nazionale di implementazione della Convenzione STCW'78, come emendata e della Direttiva 2008/106/CE, per il miglioramento continuo degli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi.

Finalizzate al perseguimento dell'obiettivo sono altresì le attività di prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti in ambito portuale e di regolazione delle attività dei chimici di porto, la promozione della sostenibilità ambientale dei trasporti marittimi e dei porti (efficienza energetica dei trasporti, utilizzo di combustibili alternativi come l'LNG, demolizione navale e smaltimento dei relativi materiali, etc.), nonché l'attuazione delle misure previste dai decreti legislativi n. 271 e n. 272 del 1999 e, più in generale, dal decreto legislativo n. 81 del 2008 per la tutela del lavoro a bordo delle navi, nei porti e nei cantieri navali.

Infine, particolarmente importante e delicata risulta l'attività di indagine tecnica sugli incidenti ferroviari e marittimi svolta da specifica struttura del Dicastero, qualificata come Organismo investigativo nazionale nei settori ferroviario e marittimo (Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime), ai sensi dei decreti n. 162/2007 e 165/2011, e volta alla raccolta e

all'analisi di informazioni, nonché alla formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, alla formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza.

#### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (miliardi di Euro)	Costo sociale causato dagli incidenti stradali, in cui si è registrata una riduzione media annua negli ultimi tre anni pari all'1,1%	MIT	17,4 (anno 2016)	17	16,8	16,6
Numero di morti per incidente stradale (valore assoluto in migliaia)	Mortalità stradale. Negli ultimi tre anni si è registrata una media annua di decremento pari a 3,6%	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	3,3 (anno 2016)	3,05	2,94	2,83
Decremento percentuale degli infortuni occorsi al personale marittimo	Valore percentuale del numero di vittime di infortuni del personale marittimo	MIT- Rapporto sui sinistri marittimi	392 (n. sinistri)	-1%	-1%	-2%
Decremento percentuale di vittime in sinistri occorsi a navi commerciali italiane in acque territoriali ed extraterritoriali	Percentuale di vittime in sinistri occorsi a navi commerciali italiane in acque territoriali ed extraterritoriali	MIT- Rapporto sui sinistri marittimi	43 (n. vittime)	0%	0%	-2,50%

#### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi:

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</b>	
Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale	
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie	
Direzione generale per la sicurezza stradale	
Direzione generale della motorizzazione	
Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	

### **3.2.5 Trasporto pubblico locale**

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

I servizi di trasporto pubblico locale costituiscono uno degli elementi fondamentali delle strategie legate a “connettere l’Italia”.

Gli interventi per il miglioramento del trasporto pubblico locale nelle aree urbane e metropolitane riguardano in particolar modo:

- il potenziamento e la valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti;
- l’estensione della rete di trasporto rapido di massa;
- il rinnovo e miglioramento del parco veicolare.

Il trasporto pubblico locale ha una funzione essenziale del vivere sociale poiché la mobilità urbana contribuisce in misura sensibile alla qualità della vita ed alla competitività delle aree urbane. Le strategie adottate per migliorare la qualità dei servizi di mobilità devono essere sviluppate nell’ottica di minimizzarne l’impatto ed i relativi costi sociali, ambientali ed economici.

La politica pubblica connessa allo sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed all’efficientamento del trasporto pubblico locale è attuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso il trasferimento di risorse alle Regioni ed agli Enti locali, i quali, a loro volta, erogano i servizi di trasporto per il tramite di soggetti attuatori (aziende di trasporto). Il Ministero provvede al finanziamento, in tutto o in parte, sia degli investimenti in infrastrutture, impianti e materiale rotabile sia relativamente alla copertura della spesa corrente per l’erogazione dei servizi che devono essere garantiti con il contributo pubblico al di là della sostenibilità economica.

Relativamente al potenziamento ed alla valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti, il Ministero, oltre al finanziamento, svolge una azione di vigilanza ed impulso alla esecuzione delle opere finalizzate al loro ammodernamento ed alla loro razionalizzazione. Le competenti strutture ministeriali monitorano lo stato di attuazione degli interventi mediante attività di controllo, di coordinamento, di monitoraggio ed ispettive, per verificare, anche, se l’”eseguito” e la “spesa” siano

effettivamente rispondenti ai progetti ed ai quadri economici ammessi a contributo. La garanzia del cofinanziamento da parte dell'Ente locale beneficiario del contributo, prevista da specifici impegni assunti formalmente, è assicurata dal fatto che l'erogazione per il pagamento dei singoli stati di avanzamento lavori grava in parte sulle risorse statali e in parte sul cofinanziamento dell'Ente locale con una percentuale di contribuzione pari a quella riconosciuta per l'intervento nella sua globalità. L'erogazione dei finanziamenti statali viene sospesa nel momento in cui si accerta che gli interventi eseguiti non abbiano rispondenza con quelli ammessi a contributo. In tale ultimo caso, qualora la variante comporti un aumento dei costi dell'intervento, l'erogazione può riprendere solo se l'Ente beneficiario garantisce il necessario cofinanziamento.

Il Piano Metro, per il completamento di tram e linee metropolitane e/o stazioni in 12 città metropolitane con stanziamenti previsti anche nel contratto di programma RFI, per le aree metropolitane ha individuato numerosi interventi prioritari necessari al completamento di alcune infrastrutture di trasporto ferroviario urbano, sia metropolitano che tramviario. I progetti, in uno stato di realizzazione avanzato e coerenti con le strategie definite in modo unitario su scala nazionale, consentono di ridurre il *gap* infrastrutturale rispetto alla media europea e di creare nuovi collegamenti d'interscambio che favorirebbero la sinergia tra le diverse componenti del sistema metropolitano.

Con riferimento, in particolare, al rinnovo e miglioramento del parco veicolare, data l'attuale vetustà del parco circolante, è necessario acquisire, in tempi rapidi, il materiale rotabile su gomma e su ferro, perseguendo un elevato tasso di sostituzione dei mezzi, affinché il trasporto pubblico locale, entro un breve arco temporale, possa raggiungere i livelli europei riferiti agli standard qualitativi del servizio, all'accessibilità per persone a mobilità ridotta, alla riduzione delle emissioni inquinanti, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria. Per il perseguimento di tale finalità, con la legge di stabilità 2016, è stato istituito un apposito Fondo, finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale.

Tra l'altro, ai fini dell'attuazione del programma di rinnovo del parco autobus, il Ministero è ricorso anche a procedure innovative quali quella della centrale di committenza unica, avvalendosi a tal fine di CONSIP S.p.A., con la quale è stato definito uno schema di decreto riguardante il rinnovo dei parchi automobilistici relativi al trasporto pubblico locale e regionale, acquisendo l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Con tale decreto

vengono in via sperimentale definite le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse per gli anni 2017, 2018 e 2019, stanziati sul Fondo.

Per la definizione delle attività sono stati costituiti specifici tavoli di lavoro, composti da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Conferenza delle Regioni, Consip ed associazioni di categoria delle società di trasporto pubblico (ASSTRA, ANAV, Agens).

Complessivamente dovranno essere acquisiti 1.600 veicoli suddivisi in 9 lotti, tali da garantire ampia partecipazione del mercato e l'introduzione di mezzi con alimentazione alternativa (elettrici, metano, ibridi). Dal 2019 al 2033 si prevede ci saranno a disposizione dei cittadini 1500/2000 autobus /anno.

Funzionali al perseguimento dell'obiettivo sono altresì le attività svolte dal dicastero volte al monitoraggio sull'utilizzo in ambito locale del cofinanziamento dello Stato per il miglioramento della mobilità dei pendolari, alla gestione dei rapporti con enti locali per la realizzazione di azioni sinergiche per il miglioramento della mobilità dei pendolari, al monitoraggio della qualità dei servizi di trasporto, nonché alla gestione dell'infrastruttura telematica dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale ed al coordinamento con le connesse attività del Centro elaborazione dati della motorizzazione.

Nell'ambito del Ministero infatti opera l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, che ha tra i suoi obiettivi quello di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. A tal fine l'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

I dati dell'Osservatorio contribuiscono a migliorare la conoscenza dei fenomeni relativi alla tematica mobilità urbana e così a dare consapevolezza dei problemi e spronare verso politiche finalizzate al suo miglioramento, per definire strumenti di pianificazione della mobilità e politiche di mobilità sostenibile.

### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Incremento assoluto del numero dei convogli di nuovi treni contrattualizzati	Incremento assoluto del numero dei convogli di nuovi treni contrattualizzati	MIT		7	40	95
Numero di nuovi autobus	Numero di nuovi autobus	MIT		1.600	1.600	1.600
Incremento percentuale del rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e i corrispettivi dei contratti di servizio del settore del TPL e trasporto regionale	Il rapporto misura l'efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario	MIT		29,30	29,40	29,50

### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi:

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</b>	
- Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale	

### 3.2.6 Riqualficazione dei collegamenti ferroviari e “cura del ferro”

*Obiettivo specifico: “Estensione e riqualficazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all’attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci (cura del ferro)”*

La politica infrastrutturale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pone al centro dell’azione di governo i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, promuovendo le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci (evitando strozzature di capacità e “colli di bottiglia”) e per connettere le aree del Paese (in particolare città, poli industriali e luoghi di maggiore interesse turistico).

Tali politiche – pur focalizzate sulla connettività dei principali nodi del Paese – devono comunque garantire livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche e meno servite dai servizi pubblici (es. aree interne), nel quadro della più ampia priorità relativa al collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l’Europa e con il Mediterraneo.

In tale ambito allargato, la dimensione strategica di livello nazionale si allinea (anche temporalmente) a quella comunitaria dei corridoi e delle reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete *Core*, è prevista, infatti, al 2030.

A livello nazionale, il trasporto ferroviario - sia quello relativo ai passeggeri sia quello riguardante le merci - ha registrato, negli ultimi anni, un notevole incremento, per effetto, da un lato, dall’attivazione dei servizi di Alta Velocità e, dall’altro, di forme di incentivazione di volta in volta introdotte, quali, ad esempio, il cosiddetto “sconto pedaggio” sui collegamenti nazionali da e per il Sud.

Tuttavia, nonostante l’andamento positivo degli ultimi anni, l’Italia è ancora indietro rispetto ai principali paesi europei, nei quali l’incremento del trasporto ferroviario ha fatto registrare, nel medesimo periodo, tassi di crescita ben più rilevanti, talora superiori al 50% nel corso dell’intero periodo.

Per tale ragione, i nuovi orientamenti della politica della mobilità a livello nazionale attribuiscono grande importanza ai servizi ferroviari sia merci che passeggeri. Essi sono destinati infatti a svolgere un ruolo primario con

riferimento agli obiettivi di accessibilità (connessi sia all'alta velocità passeggeri, sia al traffico merci), di sostegno alle politiche industriali di filiera, di sicurezza e sostenibilità ambientale e, non ultimo, di qualità della vita e competitività delle aree urbane e metropolitane (rispetto alle quali la rete ferroviaria si connota come infrastruttura essenziale anche a supporto dei servizi di trasporto locale).

Come conseguenza, i servizi ferroviari tendono a costituire un elemento-chiave per tutte le strategie finalizzate a “connettere l'Italia”, dall'integrazione modale, volta a riequilibrare la domanda merci e passeggeri verso i modi più sostenibili garantendo l'accessibilità ai principali nodi di traffico del paese ed allo sviluppo urbano sostenibile.

Il riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto sostenibili quale quella ferroviaria e la riduzione delle quote modali di mobilità su gomma è perseguito mediante l'introduzione di misure *ad hoc* mirate all'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi.

La c.d “cura del ferro”, che punta in Italia a sviluppare la rete nazionale quanto a manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, mira all'integrazione con il *network* europeo (creazione di un unico network ferroviario), all'integrazione con le altre infrastrutture di trasporto, in ottica multimodale, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati.

Numerose sono le azioni che il Ministero intende porre in essere, nei prossimi anni, per il perseguimento di tale obiettivo di progressiva, maggiore attrazione della domanda di trasporto ferroviario.

Sul piano programmatico e di riqualificazione dei collegamenti ferroviari, tenuto conto della geografia logistica ed industriale del paese, si è operata una prima selezione delle direttrici ferroviarie nazionali che, per le loro caratteristiche, presentano maggior interesse dal punto di vista dell'adeguamento al traffico merci.

Oltre ai valichi alpini ed alle tratte di adduzione ai principali porti commerciali, tale rete include l'intera trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste, il cui quadruplicamento verrà completato tenendo conto anche delle esigenze di questa componente di traffico, nonché le due direttrici costiere, volte a garantire accessibilità ai porti dell'Adriatico e del Tirreno, così come agli ambiti industriali del Lazio, della Campania e della Puglia.

Gli interventi di riqualificazione dei collegamenti, a cura del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana - RFI, sono previsti all'interno degli atti convenzionali – atto di concessione e contratti di programma - stipulati con il Ministero per la disciplina e la regolamentazione dei reciproci rapporti.

Per quanto riguarda, in particolare, i Contratti di programma, il primo è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, l'altro regola, invece, le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla rete.

Entrambi sono sottoposti al monitoraggio da parte del Ministero, costantemente impegnato nella verifica dell'avanzamento fisico e finanziario degli interventi di realizzazione e manutenzione delle opere.

Nell'ambito di ciascun contratto di programma, infatti, sono previste forme di verifica sulle attività pianificate attraverso il controllo di appositi indicatori cui sono associati specifici *target*, al di sotto dei quali è prevista l'applicazione di specifiche penali.

In parallelo, le competenti strutture del Ministero sono altresì impegnate nel monitoraggio del c.d. “contratto di servizio” stipulato con Trenitalia ai fini della verifica della percentuale di copertura, della puntualità e della qualità dei servizi erogati, nonché nelle azioni di liberalizzazione delle rete attraverso il rilascio delle licenze e dei titoli equiparati.

Va, infine, evidenziata l'attività del Ministero riguardante l'erogazione del c.d. “*Ferrobonus*”, ovvero l'incentivo previsto dalla legge di stabilità per il triennio 2016-2018, a sostegno del trasporto combinato e trsbordato su ferro.

Si tratta di contributi finalizzati a promuovere lo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella intermodale ferroviaria rivolto alle imprese ferroviarie, ai c.d. MTO (*Multimodal Transport Operator*) ed a tutte le aziende (dall'azienda manifatturiera ad un'altra azienda di trasporto) che sceglieranno di trasportare merci utilizzando il trasporto intermodale ferroviario sia in Italia che in Europa, purché percorrano in Italia almeno 150 km.

### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Numero di viaggiatori trasportati su rotaia nel territorio nazionale previsti nel contratto di servizio Trenitalia	Milioni-km di viaggiatori trasportati su rotaia nel territorio nazionale previsti nel contratto di servizio Trenitalia	Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario)	3.765 (anno 2016)	4.131,3	4.123,9	4.144,5

### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi:

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</b>	
Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie	

### 3.2.7 Accessibilità degli scali portuali

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

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che ha ottenuto l’intesa della Conferenza Stato-Regioni il 31 marzo 2016, rappresenta lo strumento unitario di pianificazione strategica di settore, ed è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all’agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell’intermodalità nel traffico merci, ed alla riforma della *governance* portuale, costituendo di fatto il quadro di riferimento entro il quale promuovere il coordinamento nazionale delle strategie di investimento.

Il Piano disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso il valore aggiunto che il "Sistema Mare" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici, ed individua azioni di *policy* a carattere nazionale - sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi ed infrastrutturali coinvolti - che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza.

Il "Sistema Mare" viene presentato come strumento attivo di politica economica commerciale euro-mediterranea e come fattore di sviluppo e coesione del Mezzogiorno, nonché come fattore di sostenibilità, innovazione, sostegno al sistema produttivo del Paese.

L’attuazione della riforma portuale è in corso e già sono state intraprese azioni concrete. D’intesa con i Presidenti delle regioni interessate e sentite le Commissioni parlamentari competenti, il Ministero sta provvedendo a nominare i Presidenti delle Autorità di sistema portuale, orientando le proprie scelte su personalità aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell’economia dei trasporti e portuale.

In attuazione della riforma, diverse Autorità hanno inoltre avviato le attività propedeutiche alla redazione dei nuovi Piani Operativi Triennali.

Il sistema portuale italiano ha movimentato nel 2016 circa 485 milioni di tonnellate, con un tasso di crescita composto dal 2014 del 2,5%. I traffici

merci che hanno registrato i maggiori tassi di crescita sono i segmenti Ro-Ro, ovvero *Roll on/Roll off* (+11,3% nel 2016 rispetto al 2014), container (+7,3%) e rinfuse liquide (+6,9%); anche il traffico passeggeri è aumentato nel complesso del 7%, con una crescita del settore crocieristico del 6,6%.

Rispetto alle previsioni contenute nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) del 2015, il segmento Ro-Ro ha già raggiunto nel 2016 la stima di traffico prevista per il 2020, mentre il segmento *container* è in linea con le previsioni di domanda del PSNPL, che indicano al 2020 un traffico complessivo (*gateway + transshipment*) compreso tra 11.2 e 12.5 MTEU/anno. Anche per il segmento crocieristico si è in linea con il PSNPL, che prevedeva per il 2016 un traffico di circa 11 Mpax/anno. I traffici di rinfuse liquide hanno raggiunto nuovamente i livelli del 2013, mentre continua la contrazione del traffico di rinfuse solide.

In tale quadro, il Ministero effettua una specifica attività di rilevazione con riferimento alle merci e ai passeggeri trasportati dalle compagnie assistite, nonché dai servizi di navigazione interna, e di rilevazione della consistenza delle navi.

E' altresì impegnato nel monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario degli interventi di sviluppo e manutenzione dei porti sedi di Autorità di sistema portuale con riferimento alle opere portuali realizzate dalle Adsp con individuazione delle eventuali criticità.

Rilevante ai fini del perseguimento dell'obiettivo è pertanto l'attività tesa alla vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità di sistema portuale e alla gestione dei flussi finanziari di competenza diretti alle Autorità medesime, alla programmazione di settore, alla valutazione delle proposte di interventi di manutenzione e infrastrutturali dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, con assegnazione ai medesimi delle risorse finanziarie per la realizzazione dei relativi lavori, alla promozione delle Autostrade del mare e degli interventi a sostegno della ricerca e dell'innovazione applicata al settore marittimo.

### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Incremento percentuale delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio delle compagnie assistite	Percentuale delle merci trasportate	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	6.050.935	+0,3%	+0,3%	+0,4%
Incremento percentuale dei passeggeri in navigazione di cabotaggio delle compagnie assistite	Percentuale dei passeggeri in navigazione	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	10.199.221	+1,5%	+1,5%	+1,5%
Incremento della lunghezza degli accosti	Incremento della lunghezza degli accosti	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	496.359 metri	+1%	+1%	+1%

### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi:

	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
<b>Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale</b>	
Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	

### 3.2.8 Salvaguardia della vita in mare e sicurezza della navigazione

*Obiettivo specifico: “Salvaguardare la vita umana in mare e garantire la sicurezza della navigazione”*

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

Per l'espletamento di tali attività, oltremodo rilevanti sia sotto l'aspetto sociale, sia per i riflessi economici che derivano dal settore marittimo, il personale militare impiegato presso i Comandi/Uffici territoriali si avvale della propria articolazione operativa (la Guardia costiera) che impiega le unità navali, gli aeromobili ed i mezzi terrestri a disposizione, nonché delle diverse infrastrutture tecnologiche asservite al monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS - *vessel traffic management information system*).

L'obiettivo pluriennale tende, *in primis*, a garantire la salvaguardia della vita umana in mare con diretti interventi di ricerca, soccorso e assistenza in mare da parte di uomini e mezzi della Guardia costiera, in ogni contesto in cui si coordinano le operazioni. Ciò è attuabile sia mediante la continua azione di ammodernamento ed efficientamento della sopra descritta componente operativa, sia attraverso il costante aggiornamento professionale e la specializzazione del personale dedicato, così da assicurare i più alti livelli di prontezza operativa e di diretto intervento h24 da parte del Corpo.

Contribuisce alla realizzazione del predetto obiettivo anche l'innalzamento dei livelli di sicurezza nelle due accezioni di *safety* e *security*. L'attività ispettiva a bordo del naviglio mercantile nazionale e non, come pure i controlli nei porti, effettuati dal personale del Corpo delle capitanerie di porto appositamente specializzato, unitamente alla gestione e all'implementazione dei sistemi tecnologici di monitoraggio del traffico marittimo, consentono infatti di ridurre, laddove svolti con puntualità e professionalità, i rischi di sinistri marittimi e attacchi terroristici. Tra le specializzazioni di settore rientrano quelle di ispettore PSC – *Port state control* e FSC – *Flag state control* (che ricomprende gli *auditors* per tutte le convenzioni ratificate) e DAO – *Duly authorised officer*.

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:

- un aumento della percentuale di unità soccorse con il diretto intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera, rispetto alla totalità di quelle per le quali, pur gestendo il coordinamento delle operazioni di soccorso, non è possibile intervenire con propri mezzi, bensì coinvolgendo altri soggetti pure privati. Ciò, indicherà anche il livello di prontezza operativa dello strumento SAR (*Search and Rescue*), predisposto dall'Autorità responsabile, rispetto alle richieste di soccorso avanzate dalle persone in pericolo di perdersi in mare;
- una riduzione della percentuale delle “*Missed*” (mancate ispezioni) alle navi di *Priorità 1*, definite così dalla Direttiva 2009/16/CE, sono navi straniere che approdano nei porti italiani che per tipologia di nave, bandiera e compagnia di navigazioni 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 raggiungimento degli stessi. Il legislatore comunitario ha fissato come percentuale di mancate ispezioni il 5% e 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. 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 portare tale indicatore, a regime, al target di 0,50 %.

### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Percentuali dei soccorsi gestiti con intervento di mezzi della Guardia costiera	Banca dati IMRCC	80%	80%	80,5%	81%
Percentuali dei soccorsi gestiti con intervento di altri mezzi	Banca dati IMRCC	20%	20%	19,5%	19%
<i>Missed inspection</i> rispetto a tutte le navi di Priorità 1 approdate nei porti nazionali	Banca dati EMSA	0,6%	0,55%	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 Controllo e vigilanza delle coste

*Obiettivo specifico: "Controllare ed assicurare la vigilanza, a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse"*

Le Capitanerie di porto svolgono funzione di Autorità marittima ai sensi della normativa di diretto riferimento del Corpo espletando, tra l'altro, attività operative e non, inerenti la difesa dell'ambiente marino e costiero e la tutela delle risorse ittiche e del patrimonio archeologico sommerso. Trattasi di servizi che, come accennato, non attengono solo ad un aspetto di natura prettamente operativa (sopralluoghi del personale per controlli, ispezioni, interventi emergenziali, ecc.), ma che includono e coinvolgono gli imprescindibili aspetti di natura tecnica e amministrativa. Il suddetto

complesso organizzativo trova i suoi punti di forza nella spiccata professionalizzazione del personale militare che ha consentito il raggiungimento di un livello di efficienza elevato ma superabile accrescendo la forza lavoro.

Il tema ambientale, nelle sue molteplici sfaccettature (tutela degli ecosistemi e miglioramento della sua fruibilità), necessita, infatti, di una sempre più intensa attenzione e, in tale contesto, l'obiettivo in questione è finalizzato a:

- garantire la fruibilità degli spazi marini e costieri destinati alla balneazione anche attraverso la sorveglianza sul rispetto delle norme che regolano il diporto nautico;
- salvaguardare l'ambiente marino e costiero da possibili inquinamenti o azioni di deturpazione come l'abusivismo demaniale;
- tutelare le risorse ittiche, con particolare riferimento alle specie protette e a quelle soggette ai piani pluriennali di ricostituzione, combattendo anche le frodi alimentari;
- proteggere il patrimonio archeologico sommerso.

L'obiettivo pluriennale propone, dunque, in presenza delle auspiccate risorse, la riduzione progressiva del numero di infrazioni (reati e/o illeciti) commesse, attraverso un programma di implementazione e finalizzazione dei controlli in mare e lungo le coste che privilegi azioni preventive rispetto a quelle repressive.

#### Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi

INDICATORE	FONTE	BASELINE	TARGET 2018	TARGET 2019	TARGET 2020
Variazione percentuale del numero delle infrazioni commesse	Banca dati COGESTAT	62.400	- 0,5%	- 0,5%	-0,5%

#### Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi

UNITA' ORGANIZZATIVA	CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI
Capitanerie di porto e Uffici dipendenti	Tutte le forze di polizia che intervengono in materia

*Obiettivo specifico: “Rendere più efficiente l’offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi”*

Nell’ambito delle politiche di rilancio dei traffici marittimi, il Corpo delle Capitanerie di porto è chiamato a:

- proseguire, a livello nazionale ed europeo, nelle attività di semplificazione, armonizzazione e informatizzazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi dai porti, nonché di quelle afferenti il “ciclo nave”, rafforzando la funzione ed il ruolo della *National Single Window* secondo il principio europeo del *submit once*, e quindi del PMIS (*Port Management Information System*), quale sistema di riferimento per la gestione del “processo nave” così come previsto dalla direttiva UE 2010/65 e dalla legge n. 221/2012;
- estendere l’interoperabilità del NSW/PMIS con i sistemi informatici delle altre amministrazioni al fine di costituire un unico ambiente dove scambiare tutti i dati/servizi concernenti il trasporto marittimo per migliorare l’efficacia e la penetrazione dell’offerta dedicata alla *Business Community* a supporto dell’intera catena del trasporto e della logistica, in linea con le previsioni del Piano strategico della portualità e della logistica;
- ultimare la ricognizione delle aree demaniali marittime in uso e/o in temporanea consegna, ex articolo 34 del Codice della navigazione, ad altre amministrazioni, al fine di individuare quelle non effettivamente utilizzate per ridestinare tali spazi all'uso diretto per l’operatività dei porti, rendendole funzionali alla portualità ed alla logistica.

Il primo risultato che si attende dall’efficientamento dell’offerta portuale è quello di agevolare sempre più lo sdoganamento delle merci in mare e, quindi, la crescita del numero di navi che utilizzano la procedura di *Pre-Clearing*.

**Risultati ed impatti attesi per il triennio 2018-2020 in termini quantitativi**

<b>INDICATORE</b>	<b>FONTE</b>	<b>BASELINE</b>	<b>TARGET 2018</b>	<b>TARGET 2019</b>	<b>TARGET 2020</b>
Percentuale delle navi in <i>pre-clearing</i> rispetto a quelle che approdano nei porti	Banca dati COGESTAT	95%	95,1%	95,2%	95,3%

**Unità organizzative che devono contribuire ai risultati attesi**

<b>UNITA' ORGANIZZATIVA</b>	<b>CONTRIBUTI PARZIALI AL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI</b>
Capitanerie di porto	

## 4. PIANIFICAZIONE ANNUALE

### 4.1 Obiettivi annuali “Dighe e reti idriche”

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

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

**Attività annuale:** attività connesse al controllo della sicurezza delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore al 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito dall'invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari e accessorie.

L'attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n. 1363 "Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l'esercizio delle dighe di ritenuta" nonché, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal decreto dell'allora Ministro dei lavori pubblici 24 marzo 1982.

L'obiettivo 2018 prevede specifici *target* per le attività di approvazione dei progetti, per la vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena e per l'esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai concessionari con analisi e confronto delle serie storiche.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

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

**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

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** “Vigilanza sui soggetti attuatori in ordine all'esecuzione di opere finalizzate all'ammodernamento delle reti idrauliche”

**Attività annuale:** attività di vigilanza ed impulso alla realizzazione di opere già finanziate ed in corso di esecuzione, a cura dei diversi soggetti attuatori, per il

potenziamento delle reti idriche ed idrauliche finalizzato alla razionalizzazione nella gestione della risorsa idrica ed alla prevenzione dei disastri idrogeologici.

Si prevede il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario dei più rilevanti interventi su acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria.

Le strutture ministeriali operano per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi attraverso visite ispettive *in loco*, supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità che dovessero presentarsi.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'attività di monitoraggio sarà supportata attraverso un'azione proattiva di incontri ed eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività di vigilanza sugli interventi in itinere nel settore idrico anche con riferimento al Programma delle Infrastrutture Strategiche 2014
- Analisi delle criticità rilevate nel monitoraggio degli interventi
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

Per il 2018 vengono indicati, di seguito, gli interventi monitorati oggetto dell'obiettivo.

- Regione Basilicata - Schema idrico Basento Bradano - Tronco Acerenza - Distribuzione 3° Lotto
- Regione Molise - Irrigazione Basso Molise acque f. Biferno e Fortore
- Regione Basilicata - Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida (3° lotto funzionale)
- Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis – Completamento
- Completamento schema Basento Bradano settore G
- Regione Sicilia - Riutilizzo delle acque depurate dal depuratore di Catania

#### **Indicatori:**

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

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

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

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

**Attività annuale:** Nell'esercizio delle funzioni di vigilanza sulle società concessionarie autostradali, il Ministero provvede ad eseguire periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo sugli interventi, al fine del riconoscimento dei contributi erogati dal Ministero stesso e previsti nei piani finanziari allegati alle convenzioni stipulate con le Società concessionarie.

Le strutture ministeriali operano per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi attraverso visite ispettive *in loco*, supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità che dovessero presentarsi.

L'obiettivo 2018 prevede specifici *target* per le attività di vigilanza e monitoraggio.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso ministeriali dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, il monitoraggio sarà realizzato con l'ausilio di schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera, mediante ispezioni *in loco* per verificare l'avanzamento fisico degli interventi stessi, nonché attraverso un'azione proattiva che, a valle delle criticità eventualmente riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività di vigilanza sulle concessionarie autostradali
- Monitoraggio avanzamento fisico opere
- Analisi delle criticità rilevate nel monitoraggio degli interventi
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

Per il 2018 vengono indicati, di seguito, gli interventi monitorati oggetto dell'obiettivo.

- Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarole Rocca. Tibre. 1° lotto: Fontevivo - Trecasali - Terre Verdiane.
- Autostrada A8 Milano - Varese. Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 1.
- Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamiento della tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 1.
- 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.
- Autostrada A1 Milano - Napoli. Potenziamiento della tratta Barberino di Mugello -

- Firenze nord. Lotto 2.
- Autostrada A7 Serravalle - Genova. Adeguamento del Nodo di San Benigno. Lotto 2.
- Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotto 3 (Variante di Baranzate).
- Autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano. Adeguamento della S.P. 46 Rho - Monza. Lotti 1 e 2.
- Autostrada A51 Tangenziale Est di Milano. Lotto di completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate.
- Autostrada A1 Milano - Napoli. Lavori di ampliamento alla terza corsia nella tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 1 Nord.

**Indicatori:**

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

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** *“Monitoraggio degli interventi finanziati dal Programma Operativo Nazionale infrastrutture e reti 2014-2020”*

**Attività annuale:** attività di monitoraggio degli interventi inseriti nel *“Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020”*. Il programma, finanziato per complessivi € 1.843.733.334, di cui € 1.382.800.000 a carico del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed € 460.933.334 a carico del Fondo di rotazione nazionale, è destinato ad incrementare la dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno (con particolare riguardo alle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), attraverso la realizzazione, tra gli altri, di interventi rivolti allo sviluppo della mobilità intelligente e sostenibile, in attuazione ed in coerenza con gli obiettivi di crescita previsti dalla Strategia Europa 2020.

Il Ministero svolge l'attività di sorveglianza del programma, attraverso un puntuale monitoraggio finanziario, fisico e procedurale dei progetti ammessi al finanziamento. Lo scambio dei dati avviene bimestralmente mediante il Sistema Informativo Locale di cui è dotata l'Autorità di gestione. Il collegamento avviene con il Sistema Nazionale di Monitoraggio mediante le specifiche tecniche e di contenuto indicate nel protocollo Unico di Colloquio dell'IGRUE.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Ottimizzazione delle procedure di gestione del Programma Operativo Nazionale infrastrutture e reti 2014-2020
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- N. progetti monitorati /N. progetti da monitorare
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

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

**Attività annuale:** attività di monitoraggio del contratto di programma – parte servizi, sottoscritto con ANAS S.p.A.

Il contratto di programma è lo strumento che, unitamente alla Convenzione, disciplina i rapporti tra lo Stato e l’ANAS, quale gestore della rete stradale e autostradale di diretta gestione.

Si compone di due parti: la “parte investimenti” e la “parte servizi”, dotata, a decorrere dal 2015, di nuovi indicatori di *performance* idonei all'effettuazione del monitoraggio sulla qualità dei servizi offerti.

L'obiettivo si propone di verificare a consuntivo, relativamente all'attività svolta dall'ANAS nel corso dell'annualità 2017, il rispetto dei vincoli contrattuali attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma, relativamente a determinati servizi (mantenimento ed aggiornamento catasto strade, gestione e vigilanza di ponti, viadotti ed altre opere d’arte, infomobilità, pavimentazione, gestione incidenti, ecc.) ed individuare criticità e ulteriori elementi per migliorare la qualità dei servizi offerti.

Dall’obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Analisi degli indicatori di performance attraverso il monitoraggio del Contratto di programma Anas - Parte servizi
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- N. servizi verificati / N. servizi previsti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 4:** *“Promozione della mobilità ecosostenibile cicloturistica”*

**Attività annuale:** erogazione di finanziamenti per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche. L’articolo 1, comma 640, della legge di stabilità per il 2016 ha previsto lo stanziamento di specifiche risorse (complessivi 89 milioni di euro) per gli anni 2016, 2017 e 2018, per gli interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica ed, in particolare, per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi quali: Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma (GRAB). Ulteriori risorse, pari a 283 milioni di euro, sono state stanziare dalla legge di bilancio 2017.

Sono stati già sottoscritti i Protocolli di intesa per i seguenti percorsi: Ciclovie del Sole, Ciclovie VEN-TO, Ciclovie dell'acquedotto pugliese e GRAB. Per tali Ciclovie sono stati finanziati, a titolo di anticipazione, i costi stimati dei progetti di fattibilità tecnica ed economica.

Con le misure finanziarie del 2017 (articolo 52 del decreto-legge 24 aprile 2017, n.

50, convertito con modificazioni ed integrazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96), sono stati introdotti sei ulteriori percorsi ciclistici prioritari: Ciclovía del Garda, Ciclovía della Magna Grecia, Ciclovía della Sardegna, Ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, Ciclovía Tirrenica e Ciclovía Adriatica. Per le prime tre (Ciclovía del Garda, Ciclovía della Magna Grecia, Ciclovía della Sardegna), i relativi protocolli sono già stati sottoscritti in data 9 agosto 2017.

Nel corso del 2018 il Ministero provvederà alla predisposizione dello schema del decreto di ripartizione dei fondi stanziati ed all'attività istruttoria relativa la valutazione tecnico-economica dei progetti presentati dai beneficiari.

Dall'obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Predisposizione dello schema di decreto di ripartizione dei fondi stanziati per le ciclovie turistiche
- Istruttoria dei progetti predisposti a cura dei soggetti beneficiari per la valutazione tecnico-economica finalizzata alla definizione dei finanziamenti associati al singolo intervento secondo i criteri definiti
- Elaborazione di una relazione finale per la rendicontazione agli *stakeholder* ed ai soggetti esterni delle attività previste dall'obiettivo

**Indicatori:**

- Schema di decreto (SI/NO)
- N. progetti istruiti / N. progetti pervenuti
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

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

**Obiettivo triennale:** “*Prosecuzione dei programmi di interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana ed alla riduzione del disagio abitativo*”

**Obiettivo annuale n. 1:** “*Attuazione dei programmi di finanziamento a favore dei Comuni*”.

**Attività annuale:** attività connesse alla gestione dei programmi di finanziamento degli interventi di edilizia pubblica e di riqualificazione urbana, con particolare riferimento a quelle avviate in attuazione dell'art. 3, commi 2 e 3, del decreto legge 13 settembre 2015 – c.d. decreto “Sblocca Italia”, relative ai programmi “*Nuovi progetti di interventi*” e “*Cantieri in comune - completamenti*”, ed a quelle legate al Primo e Secondo “*Programma 6000 Campanili*”. Il Piano di azione interessa circa 700 comuni, per il finanziamento di piccoli interventi di rapida attuazione disseminati sul territorio. L'obiettivo 2018 prevede specifici *target* per le attività di erogazione dei finanziamenti a favore degli enti locali beneficiari, previo monitoraggio circa il regolare andamento dei Programmi.

Dall'obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Emissione dei decreti di assegnazione dei finanziamenti richiesti per i Programmi “Nuovi Progetti di Interventi”, “Cantieri in Comune” e primo e secondo programma “6000 Campanili”;
- Monitoraggio avanzamento “Nuovi Progetti di Interventi” - “Cantieri in Comune” e Primo e Secondo Programma “6000 Campanili”

**Indicatori:**

- N. decreti di assegnazione emanati / N. richieste pervenute
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** *“Attuazione della legge 134 del 2012 - "Piano città”*

**Attività annuale:** attività connessa alla gestione del *“Piano città”*, di cui all’art. 12 del decreto legge n. 83/2012, convertito dalla legge n. 134/2012, che ha destinato risorse per il recupero di edifici degradati e la riqualificazione di aree periferiche. La Cabina di regia del Piano, appositamente istituita, ha selezionato tra le 457 proposte di intervento urbanistico ed edilizio, presentate dalle amministrazioni comunali, 28 interventi, scelti per il cofinanziamento nazionale, per i quali sono state stipulate le convenzioni con i Comuni interessati.

L’obiettivo 2018 prevede specifici *target* per le attività di monitoraggio circa l’avanzamento dei lavori al fine di erogare le anticipazioni e le quote del contributo concesso, comprensive del 5% nei casi di completamento e collaudo degli interventi previsti, secondo l’art. 11 delle predette convenzioni.

Dall’obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Monitoraggio avanzamento lavori
- Rendicontazione dell’attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- N. richieste di erogazione contributo evase/N. richieste di erogazione contributo pervenute
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 3** *“Attuazione del programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP”*

**Attività annuale:** verifica dello stato di attuazione del *“Programma degli interventi di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica, di proprietà dei Comuni e degli ex IACP comunque denominati”* e di erogare i previsti finanziamenti a carico dello Stato.

Il Programma è articolato in due linee. La *“linea A”* comprende interventi di recupero di lieve entità, fino ad un importo di Euro 15.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2017) di 92,9 milioni di Euro (comprensivo degli ulteriori 25 milioni resi disponibili dal D.L. 185/2015). La *“linea B”* comprende interventi di ripristino e manutenzione straordinaria, fino ad un importo di Euro 50.000,00 per alloggio, per un finanziamento complessivo a carico dello Stato (dal 2014 al 2024) di 440,23 milioni di Euro. Entrambe le linee del programma sono finanziate con le risorse statali ai sensi dell’articolo 4 del decreto legge n. 47/2014 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80 (c.d. *“Piano Casa”*) e

ai sensi dell'articolo 14 del decreto legge n. 185/2015 (che ha reso disponibili ulteriori 25 milioni sulla "linea A"). Il monitoraggio persegue lo scopo di verificare l'andamento complessivo della programmazione regionale e la capacità di spesa dei singoli soggetti attuatori anche ai fini delle erogazioni delle quote di finanziamento spettanti alle singole Regioni e di evidenziare, al contempo, eventuali ritardi e criticità attuative che ne impediscano l'avanzamento e la rapida conclusione. L'obiettivo proposto costituisce la naturale prosecuzione dell'obiettivo già conferito con la direttiva del Ministro per l'anno 2017, limitato però all'erogazione dei fondi della sola "linea B", considerato che l'erogazione dei fondi della "linea A" si è conclusa nel 2017.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Trasferimenti delle risorse alle Regioni sulla base dell'avanzamento dei programmi ("linea B") risultante dal monitoraggio tramite applicativo informatico
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

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

#### 4.4 Obiettivi annuali “Sicurezza nelle varie modalità di trasporto”

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

**Obiettivo annuale n. 1:** “Miglioramento dei livelli di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi”

**Attività annuale:**

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

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

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- effettuazione di verifiche e prove tecniche sugli impianti a fune, linee ferroviarie e sistemi di trasporto rapido di massa;
- effettuazione di verifiche e prove tecniche sui materiali rotabili

**Indicatori:**

- N. verbali prodotti/n. richieste di verifica

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** “Miglioramento dei livelli di sicurezza nella circolazione dei veicoli commerciali su strada”

**Attività annuale:**

Fanno capo al Ministero le competenze in materia di programmazione ed effettuazione, in collaborazione con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell’interno, dei controlli su strada finalizzati al miglioramento del livello di sicurezza ed a fornire maggiori *standard* per l’equilibrio del mercato dell’autotrasporto. Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l’ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei “controlli integrati”, riguardanti:

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

della concorrenza.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività di controllo su strada sui veicoli commerciali;
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- N. controlli programmati ed organizzati con le Direzioni generali territoriali/N. controlli pianificati con il Ministero dell'interno
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 3:** *“Aumento dei controlli relativi alla sicurezza stradale indirizzati alle imprese e alle autoscuole nonché sui veicoli commerciali”*

**Attività annuale:**

Nel quadro delle competenze facenti capo al Ministero, rientrano le procedure tecnico amministrative necessarie al fine della concessione della omologazione dei veicoli e dei dispositivi previa effettuazione di prove tese a dimostrare la rispondenza degli stessi a tutti i requisiti che devono possedere per essere autorizzati alla circolazione ed alla commercializzazione. Le norme prevedono rigorose procedure di accreditamento e notifica dei servizi tecnici incaricati della effettuazione delle prove di omologazione sui veicoli e loro componenti. Le prove sono effettuate dal personale in possesso delle conoscenze tecniche e amministrative specificamente formato per le attività di valutazione.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Controlli di conformità sulle imprese di settore
- Controlli ed ispezioni sulle officine autorizzate ad effettuare le revisioni e sulle autoscuole
- Rendicontazione dell'attività svolta con la raccolta degli elementi di criticità utile per migliorare la sicurezza ed episodi di cattiva gestione

**Indicatori:**

- N. controlli/N. richieste
- N. controlli/N. soggetti da controllare
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 4:** *“Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti marittimi e sugli infortuni a bordo delle navi”*

**Attività annuale:**

Il Ministero provvede annualmente ad aggiornare i dati contenuti nel *“Rapporto sui sinistri marittimi”* e nella *“Relazione sugli infortuni a bordo delle navi”*. Si tratta di un'attività già avviata nelle annualità precedenti, con lo scopo di fornire analisi e studi sulle dinamiche e cause dei sinistri marittimi occorsi nelle acque sia nazionali che in

quelle ad esse limitrofe e di esaminare il fenomeno degli infortuni occorsi a personale marittimo a bordo delle navi nazionali. L'attività si sviluppa a partire dall'aggiornamento delle banche dati "sinistri" e "infortuni" sulla base dei dati pervenuti dalle Autorità Marittime e dal Comando Generale delle Capitanerie di porto. Dopo il controllo accurato dei dati raccolti, è necessario effettuare l'aggiornamento delle serie storiche dei dati sull'incidentalità, al fine di validare gli stessi dati e renderli disponibili per le successive elaborazioni, mirate all'individuazione delle cause e criticità della navigazione marittima.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Raccolta dei dati statistici disponibili e aggiornamento delle banche dati
- Validazione dei dati. Individuazione statistiche ed indicatori
- Rapporto sui sinistri marittimi e relazione sugli infortuni a bordo delle navi

#### **Indicatori:**

- Acquisizione dei dati e delle informazioni disponibili per le elaborazioni - Aggiornamento e manutenzione delle banche dati sui sinistri e sugli infortuni marittimi (SI/NO)
- Validazione dei dati ed eliminazione duplicazioni. Studio delle statistiche e degli indicatori da elaborare e proseguimento della raccolta dei dati disponibili (SI/NO)
- Pubblicazione delle relazioni finali e trasmissione al Ministro ed alle strutture interessate (es. CGCCPP, Uffici Marittimi e Autorità Portuali) (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 5:** *“Incremento degli standard di formazione ed addestramento del personale marittimo.”*

#### **Attività annuale:**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale nell'attuazione delle normative internazionali e comunitarie, nella definizione della disciplina nazionale inerente la formazione del personale marittimo e nel controllo e monitoraggio delle modalità di attuazione della disciplina nazionale. Il Ministero assicura che il personale italiano abbia i requisiti richiesti per svolgere il lavoro a bordo, monitora sulla corretta formazione e addestramento, dispone l'implementazione delle normative internazionali e comunitarie in relazione alla realtà nazionale, anche in funzione della specifica realtà ambientale e lavorativa.

In tale ambito, il Dicastero è impegnato nel riesame e nell'analisi della normativa nazionale di implementazione della Convenzione STCW'78, come emendata e della Direttiva 2008/106/CE, per il miglioramento continuo degli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Analisi del quadro normativo (nazionale, internazionale e comunitario) e delle eventuali criticità emerse nella pratica operativa

#### **Indicatori:**

- Relazione finale con l'indicazione di eventuali proposte di revisione della normativa (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 6:** “Controlli sugli Organismi di Certificazione (OC) dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari merci”

**Attività annuale:**

Supervisione delle attività affidate dalla normativa comunitaria agli Organismi di Certificazione (OC) dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari merci. In particolare, l'azione del Ministero si concretizza attraverso l'effettuazione di attività di *audit* con cadenza almeno annuale presso tali soggetti al fine di verificare:

- il rispetto dei principi di indipendenza e terzietà;
- la verifica del rispetto delle norme di settore e degli *standard* di riferimento previsti per gli organismi di certificazione;
- l'esecuzione dell'attività di vigilanza e monitoraggio sui soggetti da essi certificati;
- l'accertamento della trasmissione delle informazioni verso l'Agenzia europea (EURA) e verso le autorità nazionali.

Tale attività garantisce che tutti gli OC agiscano secondo direttive ed indicazioni comuni ed univoche riducendo quindi la possibilità di interpretazioni differenti da parte dei singoli soggetti. In tale maniera viene costantemente migliorata la sicurezza della manutenzione del sistema ferroviario dei carri merci.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività preparatoria all'*audit* e visite ispettive sugli Organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- N. visite ispettive svolte / N. Organismi di certificazione
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

#### 4.5 Obiettivi annuali “Trasporto pubblico locale”

**Obiettivo triennale:** “Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree metropolitane ed efficientamento del trasporto pubblico locale”

**Obiettivo annuale n. 1:** “Ripartizione fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario”

**Attività annuale:**

Il Fondo Nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ammonta attualmente a circa 5 miliardi di euro, che rappresentano circa il 75% della spesa sostenuta dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale. Il Fondo nasce con una norma del 2012, con lo scopo di promuovere l'efficientamento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale delle Regioni. Infatti, le Regioni risultate più virtuose in base alla valutazione di alcuni indicatori vengono premiate o penalizzate nella ripartizione di tale Fondo. Il Ministero ha il compito di dare attuazione a tutto il procedimento per l'erogazione del Fondo e pertanto propone, d'intesa con il MEF, i criteri per il riparto delle risorse tra le Regioni, sulla base delle verifiche effettuate su dati forniti dall'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale e l'applicazione di indicatori finalizzati, principalmente, alla verifica del raggiungimento degli obiettivi previsti. In particolare: l'efficientamento dei servizi, il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio. Il mancato raggiungimento di tali obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del settore prevede un sistema di penalità che sarà applicato in fase di riparto delle risorse relative all'esercizio successivo. Nella prima fase di attività è pertanto necessario effettuare l'attività istruttoria finalizzata alla emanazione dei decreti interministeriali per il riparto delle risorse stanziare, poi successivamente le risorse vengono erogate alle Regioni. La ripartizione del Fondo è legata fortemente alle valutazioni e verifiche che effettua il Ministero sul progressivo efficientamento della programmazione regionale dei servizi di trasporto pubblico locale e questo rappresenta una forte spinta per le amministrazioni verso il miglioramento della qualità di tali servizi.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

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

**Indicatori:**

- Risorse ripartite/risorse disponibili
- Risorse erogate/risorse ripartite

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** *“Rinnovo del parco mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale (rotabile e autobus)”*

**Attività annuale:**

Altro intervento, strettamente connesso al precedente, è quello specificamente mirato al rinnovo del parco veicolare su ferro e su gomma (rotabile ed autobus) per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Rispetto all'obiettivo precedente, l'attività è focalizzata sul parco veicolare ma, oltre alle metropolitane, alle ferrovie regionali, alle filovie ed alle linee tramviarie, è estesa anche al servizio di trasporto passeggeri su strada. L'obiettivo riguarda l'impegno e l'erogazione dei contributi destinati al rinnovo dei parchi veicolari per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale al fine di migliorare il sistema dei trasporti nazionali e creare le condizioni per migliorare la mobilità sostenibile, in attuazione delle previsioni di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, legge di stabilità 2016. E' prevista una specifica fase che riguarda la realizzazione di un monitoraggio per la verifica della riduzione del processo di invecchiamento del parco rotabile.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività istruttoria per l'erogazione delle risorse destinate al rinnovo dei parchi veicolari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale;
- Erogazione delle risorse destinate al rinnovo dei parchi veicolari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale;
- Rendicontazione dell'attività svolta e dell'ammontare dei pagamenti effettuati e avvio del monitoraggio del tasso di rinnovo del parco rotabile

**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:** *“Trasferimento alle Regioni e agli Enti Locali di risorse finanziarie per investimenti per il trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali”*

**Attività annuale:**

Un'importante linea di attività del Ministero riguarda il finanziamento delle Regioni e degli enti locali, finalizzato al potenziamento ed all'efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati. La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli enti beneficiari, propedeutica all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L'obiettivo collegato a tale linea di attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività istruttoria per l'erogazione alle Regioni e agli Enti locali di risorse finanziarie per investimenti per ferrovie, metropolitane, trasporto rapido di massa;
- Erogazione alle Regioni e agli Enti Locali di risorse destinate al finanziamento di investimenti, per ferrovie, metropolitane, trasporto rapido di massa;
- Monitoraggio dei programmi.

**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. 4:** *“Vigilanza ed impulso alla realizzazione delle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa”*

**Attività annuale:**

Vigilanza ed impulso alla realizzazione di opere già finanziate ed in corso di esecuzione, a cura dei diversi soggetti attuatori, per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa. A differenza dei precedenti obiettivi, riguardanti il finanziamento degli Enti beneficiari, il presente obiettivo si propone la verifica dell'avanzamento fisico e finanziario degli interventi previsti nei programmi di investimento destinati al potenziamento del trasporto pubblico locale ed dei servizi ferroviari regionali.

Le strutture ministeriali operano per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi attraverso visite ispettive *in loco*, supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità che dovessero presentarsi.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'attività di monitoraggio sarà supportata attraverso un'azione proattiva di incontri ed eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività di vigilanza su Enti attuatori;
- Analisi criticità rilevate nel monitoraggio;
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità.

Per il 2018 vengono indicati, di seguito, gli interventi monitorati oggetto dell'obiettivo.

- VERONA. Rete filoviaria urbana
- RIMINI. Trasporto Rapido Costiero Rimini-Riccione
- MILANO. Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo - Linate
- TORINO. Metropolitana Lingotto - Bengasi
- ROMA. Sistema filoviario Eur Fermi - Tor dei Cenci
- ROMA. Linea C tratta T3 S. Giovanni - Fori Imperiali

- NAPOLI. Metropolitana Linea 1 Centro Direzionale - Capodichino
- PALERMO. Metroferrovia Giachery-Lolli
- FIRENZE. Sistema tramviario - Linea 2 e 3
- CIRCUMETNEA. Tratta Nesima - Monte Po

**Indicatori:**

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

#### 4.6 Obiettivi annuali “Riqualificazione dei collegamenti ferroviari e cura del ferro”

**Obiettivo triennale:** “Estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all’attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci (cura del ferro)”

**Obiettivo annuale n. 1:** “Erogazione degli incentivi alle imprese per l’incremento del trasporto ferroviario delle merci (ferrobonus)”

**Attività annuale:** erogazione degli incentivi alle imprese per l’incremento del trasporto ferroviario delle merci. A tal fine è stata prevista la concessione di contributi, denominati “Ferrobonus”, finalizzati alla realizzazione di progetti intesi a decongestionare la rete viaria, favorendo la creazione e lo sviluppo di servizi di trasporto ferroviario intermodale, in arrivo ed in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. Dopo l’emanazione dei regolamenti che definiscono le modalità e le procedure per l’attuazione degli interventi, la commisurazione dei contributi e l’individuazione dei beneficiari, alla luce dei vincoli dell’ordinamento comunitario, i fondi stanziati vengono erogati ai beneficiari.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- istruttoria delle richieste di contributo dei soggetti beneficiari;
- rendicontazione dell’attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- Fondi erogati / Fondi erogabili
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** “Monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio”

**Attività annuale:** attività di monitoraggio del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2017-2026 approvato preliminarmente dal CIPE con delibera n. 12/2017 e sottoscritto da MIT - MEF - Trenitalia Spa. Tale contratto prevede che il Ministero espletati 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 previsti nel contratto di servizio (percentuale di copertura, puntualità e qualità dei servizi di trasporto passeggeri)
- rendicontazione sull'attività svolta, con individuazione degli eventuali elementi di criticità

**Indicatori:**

- N. indicatori verificati/N. indicatori previsti
- Relazione informativa annuale circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico (SI/NO)

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 3:** *“Sviluppo delle infrastrutture e degli impianti tecnologici sulle reti ferroviarie”*

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

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'attività di monitoraggio sarà supportata attraverso un'azione proattiva di incontri ed eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

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

Per il 2018 vengono indicati, di seguito, gli interventi monitorati oggetto dell'obiettivo.

- Nodo di Palermo
- Raddoppio Bari - Taranto
- Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara
- Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole
- Raddoppio Lunghezza - Guidonia
- Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria
- Nuovo collegamento Arcisate - Stabio
- Nodo di Falconara (I fase)
- Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia
- Raddoppio Palermo - Messina tratta Fiumetorto - Castelbuono

- Linea AV/AC Milano - Genova: terzo valico dei Giovi

**Indicatori:**

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

## 4.7 Obiettivi annuali “Accessibilità degli scali portuali”

**Obiettivo triennale:** “Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra”

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

**Attività annuale:** monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario delle opere da realizzarsi da parte delle Autorità di sistema portuale in applicazione della normativa di settore. Con la riforma attuata mediante il decreto legislativo n. 169/2016 si è provveduto a riorganizzare la *governance* dei porti, riducendo il numero di detti enti da 24 a 15 tramite opportuni accorpamenti, in conformità con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Obiettivo del Governo è quello di migliorare la performance degli organismi di gestione dei porti e di favorire – anche per il loro tramite – lo sviluppo coordinato dell'intera logistica nazionale. Il nuovo ordinamento si propone così di semplificare i meccanismi di funzionamento delle Autorità e le stesse attività operative in ambito portuale, nonché di mettere a sistema i fondi disponibili per le opere marittime e i dragaggi, riportando, nel contempo, in capo al Ministero le scelte strategiche che riguardano complessivamente la portualità italiana.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso ministeriali dirette ad assicurare, nel nuovo contesto normativo e di *governance* delle Autorità, una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari al rilancio competitivo dei porti, il monitoraggio sarà realizzato con l'ausilio di schede di valutazione appositamente elaborate per ciascuna opera, mediante ispezioni in loco per verificare l'avanzamento fisico degli interventi stessi, nonché attraverso un'azione proattiva che, a valle delle criticità eventualmente riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Monitoraggio avanzamento finanziario opere
- Monitoraggio avanzamento fisico opere
- Analisi delle criticità rilevate nel monitoraggio degli interventi
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

Per il 2018 vengono indicati, di seguito, gli interventi monitorati oggetto dell'obiettivo.

- PORTO DI PIOMBINO. Nuova strada di ingresso al porto (stralcio SS398 dello svincolo Terre Rosse)
- PORTO DI CAGLIARI. Completamento viabilità interne al porto canale di Cagliari 3° lotto
- PORTO DI TRIESTE. Ampliamento della radice del molo VI del Punto Franco
- PORTO DI MARINA DI CARRARA. Interfaccia porto-città – Ambito 1 e 2
- PORTO DI TERMINI IMERESE. Lavori di completamento del molo sottoflutto - II stralcio

- PORTO DI BRINDISI. Riqualficazione stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici lato Vittorio Emanuele II
- PORTO DI ANCONA. Allestimento nuovo presidio per controlli sanitari su merci alimentari e animali

**Indicatori:**

- Schede elaborate/Schede monitorate
- N. ispezioni effettuate / N. ispezioni programmate
- N. proposte raccomandate / N. criticità rilevate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV (SI/NO)

\*\*\*

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

**Attività annuale:** attività di monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario delle opere di collegamento con i porti.

Al fine di ottimizzare le azioni di vigilanza ed impulso dirette ad assicurare una efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, l'attività di monitoraggio sarà supportata attraverso un'azione proattiva di incontri ed eventuali verifiche che, a valle delle criticità riscontrate, si traduca in formulazione di proposte volte a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse ed, infine, a riferirne a fine d'anno al Ministro.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività di vigilanza sulle opere di collegamento con i porti
- Analisi criticità rilevate nel monitoraggio
- Rendicontazione dell'attività svolta con individuazione degli eventuali elementi di criticità

Per il 2018 vengono indicati, di seguito, gli interventi monitorati oggetto dell'obiettivo.

- Realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto core di Ravenna
- Collegamento con il molo polifunzionale porto di Taranto
- Interventi Ferroviari per il potenziamento della Stazione Trieste C. Marzio

**Indicatori:**

- N. schede elaborate/N. opere monitorate
- N. proposte raccomandate/N. criticità rilevate
- Trasmissione della relazione finale al Ministro per il tramite OIV

## 4.8 Obiettivi annuali “Salvaguardia della vita in mare”

**Obiettivo triennale:** “Salvaguardare la vita umana in mare e garantire la sicurezza della navigazione”

**Obiettivo annuale n. 1:** “Mantenere in efficienza l'organizzazione S.A.R. per assicurare, in ogni contesto, la ricerca, il soccorso e l'assistenza in mare”

**Attività annuale:** L'obiettivo concerne l'attività SAR (*Search and rescue*) ossia ricerca e soccorso, svolta con personale altamente specializzato dalla componente aeronavale e terrestre del corpo delle Capitanerie di porto, denominata Guardia Costiera, per assicurare giornalmente (h24), con l'ausilio 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. Anche in caso di disastri naturali (dovuti ad incendi, alluvioni ecc.) che si verificano lungo le coste, il Dipartimento della protezione civile utilizza uomini e mezzi della Guardia costiera per concorrere ai soccorsi necessari a dare assistenza alle persone coinvolte. Tale assistenza è garantita, altresì, negli interventi di vigilanza volti a fronteggiare il fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare, dove il personale delle Capitanerie di porto è chiamato ad effettuare il coordinamento e la gestione delle operazioni di soccorso che si attivano in connessione agli eventi stessi. Pur essendo il coordinamento delle operazioni un'esclusiva competenza e responsabilità del Corpo, non sempre quest'ultimo può direttamente intervenire con propri uomini e mezzi. Pertanto, per garantire il maggior numero di interventi diretti, è fondamentale mantenere in efficienza i mezzi navali, aerei e terrestri in dotazione al Corpo, attraverso l'attuazione di una capillare attività di gestione amministrativa e tecnico-manutentiva degli stessi, nonché assicurando una idonea preparazione professionale specialistica del personale militare.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Formazione specialistica del personale
- Esecuzione di apposite esercitazioni addestrative degli equipaggi e del personale delle sale operative
- Mantenimento in efficienza dei mezzi navali e terrestri
- Garantire il servizio di allarme della componente aerea ad ala fissa e rotante
- Assicurare il funzionamento della Centrale operativa IMRCC (*Italian maritime rescue coordination center*) e dei Centri secondari di soccorso marittimo (MRSC)

**Indicatori:**

- N. di militari specializzati in materia SAR e sicurezza / N. di militari da formare
- N. di esercitazioni addestrative eseguite / N. di esercitazioni programmate
- N. giorni di disponibilità operativa dei mezzi navali e terrestri / 365
- N. giorni di servizio allarme garantiti dalla componente aerea / 365
- N. di interventi di soccorso effettuati / N. di soccorsi gestiti

**Obiettivo annuale n. 2:** “Consolidare le azioni di controllo a bordo e nei porti in materia di safety e security”

**Attività annuale:** L'obiettivo concerne la complessa attività ispettiva a bordo delle navi (sia italiane che estere) ed ai loro documenti, in materia di sicurezza della navigazione, svolta dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto appositamente abilitato (qualificato Ispettore *flag*, MLC e *Port State Control*), per assicurare il rispetto della vasta normativa nazionale, comunitaria ed internazionale di settore che fissa gli *standard* qualitativi e strutturali da possedere per la "*maritime safety*" e per le condizioni di lavoro a bordo. Oltre alla *Safety*, il personale militare del Corpo, appositamente abilitato conformemente alle vigenti prescrizioni in materia di *security* dei porti, delle installazioni portuali e delle navi, è chiamato all'ispezione ed al controllo sia delle navi straniere che attraccano nei porti nazionali, sia del naviglio nazionale e delle installazioni portuali (Codice ISPS - *International Ship and Port Facility Security Code*), nonché al monitoraggio del sistema di *security* dei punti di interfaccia nave-porto (*port facilities*). La condivisione della programmazione strategica con gli *stakeholder* ha comportato, altresì, l'individuazione di un programma concernente l'attuazione della normativa nazionale e comunitaria in materia di sicurezza della navigazione, anche per garantirne la costante conformità alle regole internazionali in continuo aggiornamento.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale ai fini della *safety*
- Controlli di PSC alle navi straniere approdate con *priority 1*
- Ispezioni *alle port facilities* ai fini della *security*
- Ispezioni ai fini della *security* a bordo di navi nazionali e di navi straniere approdate nei porti italiani
- Disporre per l'attuazione delle direttive e dei documenti UE e delle ulteriori normative anche nazionali intervenute in materia di sicurezza

**Indicatori:**

- N. verifiche eseguite a bordo del naviglio nazionale /N. verifiche programmate
- N. di navi straniere controllate /N. navi straniere approdate con *priority 1*
- N. ispezioni *alle port facilities* / N. ispezioni programmate
- N. ispezioni di *ship-security* / N. ispezioni programmate
- N. disposizioni attuative emanate / N. nuove normative intervenute

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 3:** “Assicurare l'operatività dei sistemi di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo”

**Attività annuale:** Il Corpo delle Capitanerie di porto possiede e sta realizzando, sviluppando, gestendo alcuni sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS - *Vessel traffic management information system*) quali: VTS; LRIT (*long range identification and tracking*); SSN (*Safe sea net*); AIS (*Automatic identification sistem*); ARES (automazione ricerca e soccorso) ecc., finalizzati a garantire, in generale, la salvaguardia della vita umana in mare. Al riguardo effettua, con personale appositamente specializzato, il monitoraggio del traffico marittimo del

naviglio che transita e/o sosta nelle acque e nei porti di giurisdizione, ai fini della sicurezza della navigazione e per una migliore risposta in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare. Inoltre, in attuazione di specifica normativa comunitaria e nazionale, i dati sul traffico marittimo devono essere scambiati tra tutti i Paesi europei, tramite la rete SSN. Il Corpo ha la responsabilità, per l'Italia, di inviare tutte le informazioni pervenute (*Port plus notification*) per alimentare le banche dati sul traffico marittimo.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Operatività dei centri VTS in FOC (*full operational capability*) o in LOC (*limited operational capability*)
- Disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale
- Attuazione della seconda *tranche* di cui al contratto Rep. n. 3157/2005 e successivi atti aggiuntivi, per la gestione del sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e delle emergenze in mare

#### **Indicatori:**

- N. giorni di operatività dei centri VTS / 365
- N. ore di disponibilità della rete AIS e del server nazionale SSN / ore annue
- N. nuovi siti VTS realizzati / N. nuovi siti programmati

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 4:** “*Favorire la cooperazione ed il dialogo con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni U.E., ai fini della salvaguardia della vita umana in mare*”

**Attività annuale:** La sicurezza del traffico marittimo non può prescindere dal monitoraggio del traffico stesso, attraverso anche la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo sotto l'egida dell' *European Maritime Safety Agency*. La rete consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili soggette a SOLAS e di pescherecci superiori) tra i Paesi coinvolti e la stessa Agenzia con la quale il Comando Generale ha sottoscritto un apposito "*Service level agreement*" per la gestione tecnica della rete AIS del Mediterraneo. Cooperare significa, altresì, partecipare ai previsti tavoli di lavoro e riunioni convocate nei contesti in cui il Corpo rappresenta lo Stato italiano. Oltre alla citata EMSA, altri contesti sono:

1. IMO (*International Maritime Organization*): lavori del Comitato per la sicurezza marittima (MSC); dei Sottocomitati SDC - *Ship Design and Construction*, HTW - *Human Element Training and Watchkeeping*, CCC - *Carriage of Cargoes and Containers*, III-IMO *Implementation of IMO Instruments Code (Triple I Code)* SSE - *Ship Systems and Equipment*, NCSR - *Navigation, Communications and Search and Rescue*; dei rispettivi *Working* e *Corrispondence Group*.
2. EU (Unione Europea): lavori del Comitato della Commissione europea MARSEC/SAGMAS (*Stakeholders Advisory Group on maritime security*); lavori del Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS); lavori dei Gruppi Esperti.
3. Paris MOU: partecipazione ai lavori del Comitato PSC, del TEG e del Paris memorandum.
4. WESTMED: partecipazione ai lavori finalizzati allo sviluppo economico marittimo

sostenibile (*blue economy*).

L'obiettivo evidenzia il ruolo centrale che il Corpo sta viepiù consolidando nel Mediterraneo in materia di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare. Si intende, quindi, dar seguito anche alle raccomandazioni della Commissione europea e dell'IMO in merito allo sviluppo della normativa di settore ed all'attuazione delle Convenzioni internazionali e direttive europee finalizzate ad incrementare gli standard di sicurezza. Cooperare comporta, infine, la partecipazione (ed eventuale organizzazione) alle periodiche esercitazioni internazionali realizzate in attuazione di specifici accordi tecnici come il *RamogePol Plan*, finalizzato ad efficientare gli interventi in caso di inquinamento di spazi di mare compresi nell'area di interesse dell'accordo, o il SAR Mediterraneo Occidentale (SAMERDOCC), tra le cui esercitazioni di soccorso ad aeromobile incidentato in mare, vi è quella internazionale denominata SQUALO; nonché ai lavori del FORUM europeo delle funzioni di GUARDIA COSTIERA che riunisce i rappresentanti delle Istituzioni ed Agenzie con competenze relative a funzioni di guardia costiera nell'ambito del bacino del Mediterraneo e gli esponenti di circa 95 Organizzazioni internazionali tra cui FRONTEX, EMSA, AIMO, FCA, IALA.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Disponibilità della rete AIS del Mediterraneo verso l'EMSA
- Gestione delle informazioni AIS provenienti dai Paesi partecipanti (Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Italia, Malta, Portogallo, Romania, Slovenia e Spagna)
- Assicurare le iniziative e le partecipazioni necessarie per la cooperazione nei vari contesti internazionali
- Assicurare le iniziative e le partecipazioni necessarie per la cooperazione nei seguenti contesti: IMO, EU, EMSA WESTMED e Paris MOU

#### **Indicatori:**

- N. ore di disponibilità della rete AIS del Mediterraneo / ore annue
- N. di informazioni AIS gestite / N. di informazioni pervenute
- N. di partecipazioni ai consessi internazionali / N. di lavori ed eventi fissati

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 5:** “Assicurare le opportune verifiche sui Centri di formazione del personale marittimo”

**Attività annuale:** l'obiettivo è quello di assicurare la rispondenza degli attuali corsi di formazione del personale marittimo alla regolamentazione vigente. Ciò, attraverso il riconoscimento dei Centri di formazione - che devono ottenere l'autorizzazione ad espletare l'attività in funzione di specifici requisiti - e, ovviamente, mediante la verifica sulla regolarità dello svolgimento dei corsi in essere.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Attività finalizzata al riconoscimento dei centri di formazione per il personale marittimo
- Verifica dell'attività svolta dai Centri di formazione marittima autorizzati, mediante controlli effettuati da parte degli uffici marittimi competenti sui corsi in essere

#### **Indicatori:**

- N. di procedure attivate per il riconoscimento di Centro di formazione / N. di richieste di riconoscimento pervenute
- N. di verifiche ai Centri sulla regolarità dei corsi / N. di Centri autorizzati

#### 4.9 Obiettivi annuali “Controllo e vigilanza delle coste”

**Obiettivo triennale:** “Controllare ed assicurare la vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse”

**Obiettivo annuale n. 1:** “Garantire efficaci azioni di polizia marittima lungo le coste a tutela degli interessi dominicali e degli utenti del mare”

**Attività annuale:** consiste nella vigilanza che il Corpo delle Capitanerie di Porto effettua lungo tutto il litorale marittimo, per prevenire fenomeni di abusivismo demaniale e reprimere quelli perpetrati, nonché per verificare la corretta osservanza delle clausole previste nelle concessioni demaniali marittime. Per ciò che riguarda la vigilanza sulla navigazione da diporto, vengono effettuate 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 all'attività di locazione/noleggio e al rispetto delle specifiche Ordinanze. Inoltre, per tutelare specialmente durante la stagione estiva i bagnanti e l'utenza del mare in generale, si eseguono controlli e ispezioni in mare e lungo le coste, nel contesto della più ampia attività di polizia marittima.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Ispezioni sul demanio marittimo contro l'abusivismo, a tutela degli interessi dominicali
- Controlli sulla circolazione nei porti per garantire l'osservanza delle vigenti ordinanze
- Interventi di vigilanza e controllo sul litorale marittimo destinato all'attività turistico-balneare per la tutela dei bagnanti
- Controlli sulla navigazione da diporto al fine di garantirne il regolare svolgimento

**Indicatori:**

- N. di ispezioni eseguite sul demanio marittimo / N. di ispezioni programmate
- N. di controlli effettuati sulla circolazione nei porti / N. di controlli programmati
- N. di interventi di vigilanza sull'attività turistico-balneare/N. di interventi programmati
- N. di controlli effettuati sulla navigazione da diporto / N. di controlli programmati

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** “Garantire i necessari interventi per la salvaguardia dell'ambiente marino e del patrimonio archeologico sommerso e per il rispetto della normativa inerente la filiera di pesca”

**Attività annuale:** consiste nel realizzare interventi a tutela dell'ambiente marino 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.) mediante 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 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. La normativa in materia di pesca marittima prevede, inoltre, 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" ed 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:

- Verifiche per combattere l'inquinamento a tutela dell'ambiente marino, anche mediante operazioni di TLRV della componente aerea della Guardia costiera e analisi chimico-fisiche e microbiologiche effettuate sui campioni di acqua con la strumentazione del Laboratorio di Analisi Ambientale
- Missioni aeronavali per la salvaguardia delle aree marine protette e nell'ambito della zona di protezione ecologica istituita con DPR n. 209/2011, nonché missioni aeronavali per la tutela dei siti archeologici sommersi
- Controlli fisici / ispezioni in mare, allo sbarco e sull'intera filiera di pesca, anche contro le frodi alimentari
- Formazione specialistica del personale addetto al settore (ambiente e pesca), ivi compresi i brevetti sub

**Indicatori:**

- N. di verifiche eseguite per la tutela dell'ambiente marino / N. di verifiche programmate
- N. di missioni eseguite per la tutela delle aree marine protette e dei beni archeologici sommersi / N. di missioni programmate
- N. di controlli effettuati sulla filiera di pesca / N. di controlli programmati
- N. di militari specializzati in materia ambientale e pesca / N. di militari da formare

#### 4.10 Obiettivi annuali “Rilancio dei traffici marittimi”

**Obiettivo triennale:** “Rendere più efficiente l'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi”

**Obiettivo annuale n. 1:** ottimizzare il sistema di monitoraggio ed informazione del traffico navale (VTMIS) e favorire l'estensione dell'interfaccia unica nazionale PMIS-NSW

**Attività annuale:** concerne le seguenti due linee d'azione:

1. reingegnerizzare il sistema prototipale ARGES (*Passengers and logistics information exchange system*) che, in recepimento della direttiva 2010/65/UE (Legge n. 221/2012), permetterà al sistema NMSW-PMIS di assolvere alle funzioni di *National Maritime Single Window* garantendo la trasmissione, l'elaborazione, l'interoperabilità in formato elettronico delle informazioni notificate alle Autorità competenti all'arrivo, durante la sosta e alla partenza delle navi nei porti nazionali. Realizzare, inoltre, nell'ambito del predetto sistema, il modulo COGESTAT (attuale banca dati delle attività svolte dal Corpo), con un sistema di *Business Intelligence* che interfacciando sorgenti di dati interne al perimetro infrastrutturale di appartenenza metterà a disposizione dell'Amministrazione funzionalità sia di supporto alla *governance*, sia di rilevamento e presentazione per fini statistici;

2. facilitare lo sdoganamento delle merci in mare, attraverso il monitoraggio delle navi per le quali è stata richiesta ed attivata la procedura di *Pre-Clearing*. Tutto ciò, in linea sia con le aspettative dell'utenza di settore (*stakeholder*) miranti a sinergie positive che favoriscano la sburocratizzazione e la velocizzazione delle incombenze amministrative, sia con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che tende a migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, per agevolare la crescita dei traffici delle merci e dei passeggeri e per la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Reingegnerizzazione del sistema ARGES (*Passengers and logistics information exchange system*)
- Realizzazione, nell'ambito del sistema ARGES, del modulo COGESTAT (banca dati di supporto alla *governance* del Corpo)
- Monitoraggio delle navi per le quali è stata richiesta ed attivata, dal competente Ufficio delle dogane, la procedura di *Pre-Clearing*

**Indicatori:**

- Garantire la trasmissione, elaborazione, interoperabilità in formato elettronico delle informazioni notificate alle Autorità competenti all'arrivo, sosta, partenza delle navi nei porti nazionali (SI/NO)
- Agevolare il popolamento della banca dati COGESTAT e la presentazione del dato per il controllo di gestione e per fini statistici (SI/NO)
- N. di procedure di *pre-clearing* richieste/N. di navi in *pre-clearing* monitorate

\*\*\*

**Obiettivo annuale n. 2:** “Proseguire con le azioni utili al reperimento di spazi

*demaniali marittimi da poter destinare all'operatività dei porti e agli usi pubblici del mare”*

**Attività annuale:** l'obiettivo, parallelamente alle finalità sottese all'art. 7, comma 9-*septiesdecies*, della legge 6 agosto 2015, n. 125, propone il reperimento di spazi potenzialmente utili per l'operatività dei porti, attraverso la ricognizione delle aree demaniali marittime in uso e/o in temporanea consegna, ex art. 34 del Codice della navigazione, ad altre amministrazioni, ridestinando all'uso diretto, funzionale alla portualità ed alla logistica, le aree di che trattasi non effettivamente utilizzate.

Per l'annualità 2018, la ricognizione dovrà interessare un ulteriore 25% delle aree demaniali marittime in uso/consegna, che si aggiunge alla percentuale conseguita lo scorso anno (75%). Successivamente, si procederà con la verifica globale delle aree non più utilizzate e le discendenti azioni per farle rientrare nella disponibilità ai fini programmati.

Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:

- Ricognizione delle aree demaniali marittime in uso e/o in temporanea consegna, ex art. 34 C.N., ad altre amministrazioni, per l'individuazione di spazi non effettivamente utilizzati da destinare alle attività portuali

**Indicatori:**

- N. di ricognizioni eseguite / N. di aree date in uso o consegna

## **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, approvato con decreto ministeriale 10 settembre 2010 n.274/5.1/OIV.