m_inf.UFFGAB.REGISTRO UFFICIALE.U.0032374.23-09-2025

DOC CLXIV, n. 34

Il Ministro
delle infrastrutture e dei trasporti

CARO LORENZO,

con la presente si trasmette, ai sensi dell'articolo 3, comma 68, della legge n. 244/2007, come modificato dall'articolo 10 della legge n. 15/2009, la relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa relativa all'anno 2024.

Sen. Matteo Salvini

Al Presidente della Camera dei deputati
On. Lorenzo Fontana
Palazzo Montecitorio
Roma

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

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

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

anno 2024

Giugno 2025

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Premessa 5

1. Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche e gli obiettivi strategici 6

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'Amministrazione 6

3. La struttura organizzativa dell'Amministrazione e le risorse umane 6

4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi. Risultati conseguiti..... 11

Priorità politica - 1 "Aumento della sicurezza delle infrastrutture e del trasporto" 15

Obiettivi strategici correlati: 15

1.1 Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR..... 15

1.2 Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: revisione del codice della strada 22

1.3 Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: orientamento di campagne informative e di comunicazione..... 23

1.4 Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire la tutela della pubblica incolumità e gli attuali standard di fornitura/riserva idrica anche in relazione ai fenomeni alluvionali e siccitosi..... 24

1.5 Promuovere la sicurezza, la qualificazione, la progettazione e la realizzazione dei ponti provvisori smontabili o riutilizzabili 25

1.6 Assicurare modalità uniformi di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo 26

1.7 Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche, con particolare riguardo per quelle ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) 27

1.8 Garantire la sicurezza in mare, nei laghi, ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, e della navigazione (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale 28

1.9 Garantire l'ottimizzazione della vigilanza, tutela e sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato organizzativo preposto..... 37

Priorità politica 2 – "Sviluppo di infrastrutture e di reti di trasporto".....43

Obiettivi strategici correlati: 43

2.1 Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche in attuazione del PNRR e del "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico" .. 43

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

2.2 Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare 45

2.3 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali 55

2.4 Revisione della governance portuale 56

2.5 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l'efficienza 57

2.6 Completamento dei corridoi europei 60

2.7 Revisione del sistema concessorio 62

2.8 Misurare ed analizzare gli andamenti dei dati di traffico relativi alla mobilità di persone e merci utili per individuare i fabbisogni infrastrutturali e pianificare lo sviluppo delle reti di trasporto 63

Priorità politica 3 – "Aumento dell'efficienza del sistema dei trasporti" 65

Obiettivi strategici correlati: 65

3.1 Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana 65

3.2 Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale 72

3.3 Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei 78

3.4 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci 82

Priorità politica 4 – "Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero" 93

Obiettivi strategici correlati: 93

4.1 Rafforzamento della capacità amministrativa mediante reclutamento e valorizzazione delle risorse umane 93

4.2 Digitalizzazione dei processi di competenza del Ministero 94

4.3 Digitalizzazione degli appalti 96

4.4 Razionalizzazione del contenzioso d'interesse del Ministero 97

4.5 Rafforzamento ed efficienza della capacità degli uffici periferici della Motorizzazione Civile 98

4.6 Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali 100

4.7 Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza 101

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

TAVOLE 103

Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni 104
centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2024.....104
Tavola 2 – Personale civile – presenti in servizio 108
Tavola 2 bis – Personale militare.....109
Tavola 3 – Personale civile.....110
Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2024 correlati alle priorità politiche 111
Tavola 5 – Spesa per missioni, programmi e priorità politiche 120
(importi in migliaia di euro).....120

ALLEGATI.....124

Allegato 1 Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2024 125

Allegato 2 Atto di indirizzo per l'anno 2024 (decreto ministeriale n. 160 del 30 giugno 2023).....126

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Premessa

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

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

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate Linee di indirizzo, gli esiti dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella relazione si fa particolare riferimento all'esame degli obiettivi strategici perseguiti, alle attività poste in essere per conseguirli e ai risultati raggiunti nell'anno 2024.

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

1. Il quadro generale di riferimento, le priorità politiche e gli obiettivi strategici

Con il decreto ministeriale 9 gennaio 2024, n. 3, è stata approvata la direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2024, con la quale il Ministro Sen. Matteo Salvini, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, degli articoli 4 e 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e dell'articolo 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, ha individuato gli obiettivi strategici ed operativi da realizzare nei settori di competenza del Ministero, unitamente alle risorse finanziarie, umane e strumentali assegnate a tal fine. La direttiva tiene conto delle priorità politiche e delle relative aree di intervento, individuate con l'atto di indirizzo ministeriale n. 160 del 30 giugno 2023 (Allegato n. 2).

Di seguito sono sinteticamente riportate le priorità politiche realizzate nel corso del 2024.

Priorità politica 1 – "Aumento della sicurezza delle infrastrutture e del trasporto"
Priorità politica 2 – "Sviluppo di infrastrutture e di reti di trasporto"
Priorità politica 3 – "Aumento dell'efficienza del sistema dei trasporti"
Priorità politica 4 – "Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero"

Nella tavola 4 si fornisce un quadro riepilogativo degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche e dei connessi obiettivi operativi per ciascun Centro di responsabilità amministrativa coinvolto.

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'Amministrazione

Le missioni e i programmi del Ministero per l'anno 2024, con l'indicazione delle connesse azioni, sono riportate nel prospetto riassuntivo contenuto nella tavola 1, desunto dal documento "Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2024", elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

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

Nel corso del 2024 si è conclusa la riorganizzazione degli uffici del Ministero e degli uffici di diretta collaborazione ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, "Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 ottobre 2023, n. 198, "Regolamento recante l'organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance".

I compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale sono stati definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 maggio 2024, n. 151.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Il Ministero ha operato nel corso del 2024 secondo l'articolazione in quattro Dipartimenti:

- Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto
- Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative
- Dipartimento per i trasporti e la navigazione
- Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione

organizzati, a livello centrale, in sedici direzioni generali e, a livello periferico, in sette provveditorati interregionali per le opere pubbliche, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative, e in quattro direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione, presso il quale opera, inoltre, il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercita le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 14 del d.P.C.m. n. 186/2023;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dotato di piena autonomia organizzativa e funzionale ed organizzato ai sensi dell'articolo 47 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che è articolato in quattro sezioni distinte per materie e compiti.

Hanno operato, inoltre, presso il Ministero:

- la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'articolo 223, comma 3 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;
- il Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO), che agisce con autonomia funzionale ed opera alle dirette dipendenze del Ministro;
- la Direzione Centrale della Mobilitazione e dei Trasporti, con competenze stabilite dalla legge 21 maggio 1940, n. 415 e dal decreto interministeriale n. 15 del 22 gennaio 2015;
- l'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime;
- la Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all' articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici;
- l'Unità di missione per l'attuazione degli interventi del PNRR in coerenza con le disposizioni relative all'attuazione del Piano.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

I Dipartimenti, il Comando Generale delle Capitanerie di porto, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, insieme con gli Uffici di diretta collaborazione del Ministro, costituiscono Centri di Responsabilità del Ministero, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279, come elencati di seguito.

cdr n. 1 - Gabinetto ed uffici di diretta collaborazione
cdr n. 2 - Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative
cdr n. 3 - Dipartimento per i trasporti e la navigazione
cdr n. 4 - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto
cdr n. 5 - Consiglio superiore dei lavori pubblici
cdr n. 6 - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto
cdr n. 7 - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione.

Nella tabella seguente si riporta l'evoluzione della dotazione organica del personale civile del Ministero, ad esclusione del personale militare delle Capitanerie di porto.

Tabella 1 – Evoluzione dotazione organica personale civile del Ministero

Qualifiche	Dotazione organica ex dPCm 30.9.2014 (attuativo delle leggi che hanno incardinato Anas-Ivca nel MIT)	Dotazione organica ex dPCm190/2020	Dotazione organica ex dPCm115/2021	Dotazione organica ex d.l. 121/2021	Dotazione organica dPCm 30 ottobre 2023 n.186	Dotazione organica ex legge 95/2024 e d.lgs. 134/2024
Dirigenti 1 fascia	39	38	38	38	40	41
Dirigenti 2 fascia	195	195	195	189	211	215
Totale Dirigenti	**234**	**233**	**233**	**227**	**251**	**256**
Area Elevate Professionalità	-	-	-	-	10	110
Totale 3° area	2.634	2.854	3.014	2.966	3.697	3.703
Totale 2° area	4.619	4.535	4.535	4.497	3.565	3.565
Totale 1° area	507	424	217	211	121	121
Totale Aree	**7.760**	**7.813**	**7.766**	**7.674**	**7.393**	**7.499**
TOTALE	**7.994**	**8.046**	**7.999**	**7.901**	**7.644**	**7.755**

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

La legge 30 dicembre 2024, n. 207, ha introdotto norme sulla revisione delle dotazioni organiche: infatti, l'articolo 1, comma 822, prevede che le amministrazioni pubbliche "*procedono ad una revisione dei propri fabbisogni di personale" ed in relazione alla minore spesa per le assunzioni possibili sul budget 2025, il comma 833 dispone che "per effetto di quanto previsto dai commi da 822 a 830, … le amministrazioni, ..., provvedono ad adeguare la propria dotazione organica, anche in termini finanziari".*

Pertanto, sulla base del combinato disposto dei commi 822 e 833 la dotazione organica, rappresentata anche nel PIAO 2025-2027, allegato 8 tabella A3, dovrà essere ridotta, anche in termini finanziari.

L'evoluzione del personale presente in servizio registra anche nell'anno 2024 una riduzione rispetto all'esercizio precedente, come da seguente tabella espressa in valore assoluto e percentuale.

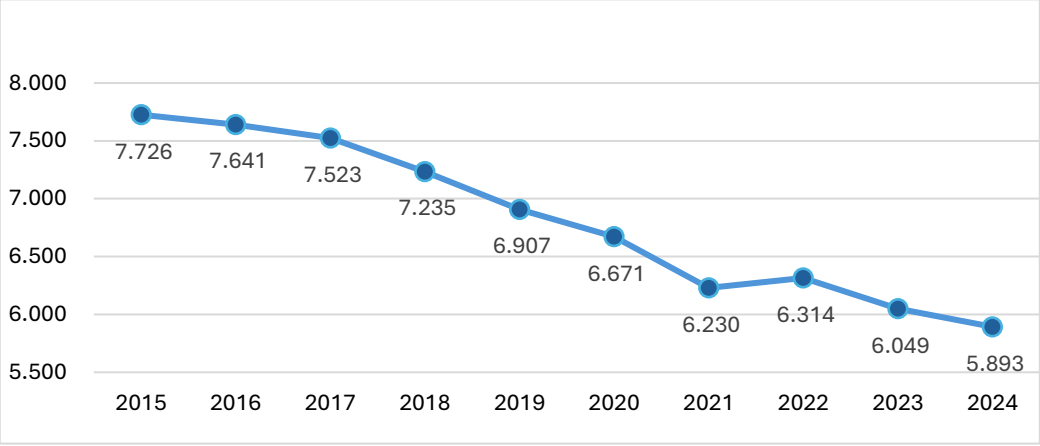
Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Tabella 2 – Personale civile in servizio nel Ministero dal 2015 al 2024

Anni	Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti	Variazione assoluta rispetto all'anno precedente	Variazione % rispetto all'anno precedente
2015	7.726	-	-
2016	7.641	-85	-1,10
2017	7.523	-118	-1,54
2018	7.235	-288	-3,83
2019	6.907	-328	-4,53
2020	6.671	-236	-3,42
2021	6.230	-441	-6,61
2022	6.314	84	1,35
2023	6.049	-265	-4,20
2024	5.893	-156	-2,58

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

Grafico 1 – Personale civile in servizio nel Ministero dal 2015 al 2024



Le assunzioni nell'ultimo triennio non sono riuscite a compensare interamente le cessazioni dal servizio e, pertanto, l'Amministrazione si trova a operare, rispetto alla dotazione organica prevista, con una carenza di dirigenti e di personale delle aree di circa 1.800 unità, pari al 24% circa della dotazione organica.

La lenta e progressiva contrazione del personale presente impatta sull'attività degli uffici territoriali, che si contraddistinguono per l'apertura giornaliera al pubblico e

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

per la necessità di corrispondere alle esigenze di una utenza indifferenziata (cittadini ed imprese).

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

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

Qualifiche	**Dotazione organica**		**Personale in servizio**	
	2023	2024	2023	2024
Ufficiali Ammiragli	20	20	18	19
Ufficiali superiori	564	612	757	770
Totale dirigenti	**584**	**632**	**775**	**789**
Ufficiali	681	673	543	518
Sottufficiali	4.100	4.120	4.226	4.184
Graduati	3.880	4.080	3.164	3.176
Truppa	1.775	1.775	1.413	1.821
Totale personale non dirigente	**10.436**	**10.648**	**9.346**	**9.699**
TOTALE	**11.020**	**11.280**	**10.121**	**10.488**

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

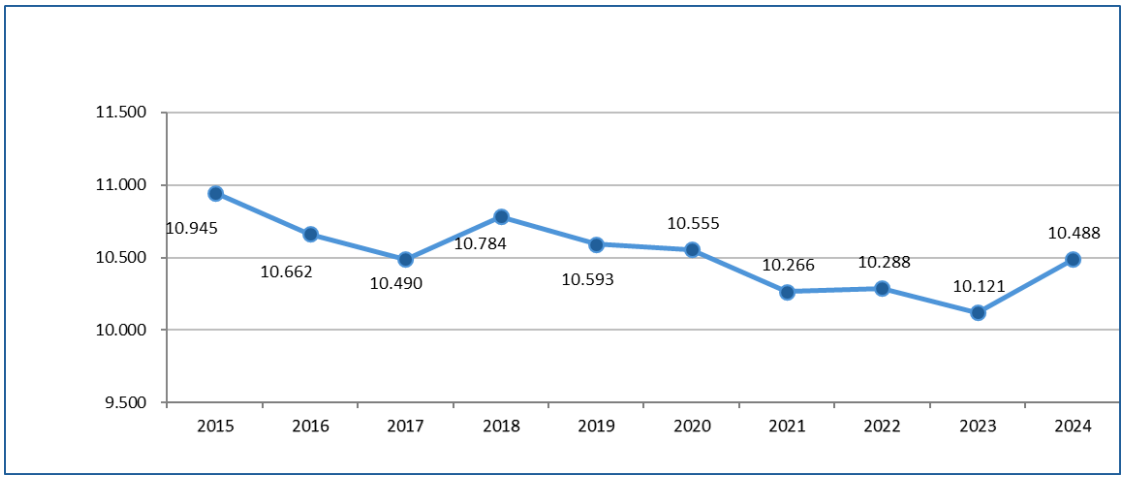
Tabella 4 – Personale militare in servizio nel Ministero dal 2015 al 2024

Anni	**Numero dei dipendenti in servizio compresi i dirigenti**	**Variazione assoluta rispetto all'anno precedente**	**Variazione % rispetto all'anno precedente**
2015	10.945	-	-
2016	10.662	-283	-2,59
2017	10.490	-172	-1,61
2018	10.784	294	2,80
2019	10.593	-191	-1,77
2020	10.555	-38	-0,36
2021	10.266	-289	-2,74
2022	10.288	22	0,21
2023	10.121	-167	-1,62
2024	10.488	367	3,63

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Grafico 2 – Personale militare in servizio nel Ministero dal 2015 al 2024



Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo del personale presente in servizio nell'anno 2024 (tavola 2, tavola 2 bis);
- il prospetto del personale civile suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo (tavola 3).

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

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

Nella tavola 5, si fornisce un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziate, impegnate e spese nell'anno 2024, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2023 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza, con quelle previste per il 2025 e il 2026. In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2023 e il 2024, dall'applicativo per la gestione delle Note integrative al bilancio;
- per il 2024 e il 2025 dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026.

Il confronto dei dati relativi agli stanziamenti definitivi di competenza 2024 con quelli dell'esercizio finanziario 2023 evidenzia, a livello globale, un decremento delle risorse stanziate di circa il 4%.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

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

- nell'ambito della Missione 13 "Diritto alla mobilità" le risorse stanziate per il programma 13.2 "Autotrasporto ed intermodalità" e per il programma 13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" sono diminuite rispettivamente del 44% e del 18% rispetto al 2023;
- nell'ambito della Missione 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica" il programma 14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali" registra un decremento delle risorse stanziate nel 2024 pari al 32%, a differenza degli anni precedenti.

Di seguito è riportato il confronto fra gli stanziamenti definitivi di competenza nei due anni 2023 e 2024.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Tabella 5 – Stanziamenti definitivi di competenza negli anni 2023 e 2024

Missioni	Programmi	Stanziamenti definitivi di competenza 2023	Stanziamenti definitivi di competenza 2024	Variazione assoluta	Variazione percentuale
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	983.282	962.202	-21.080	-2,14
Totale		**983.282**	**962.202**	**-21.080**	**-2,14**
13. Diritto alla mobilità	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	418.334	383.229	-35.105	-8,39
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	533.088	299.016	-234.072	-43,91
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	89.196	102.990	13.794	15,46
	13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1.089.197	1.274.141	184.944	16,98
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	8.799.121	8.171.446	-627.675	-7,13
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.361.470	1.114.867	-246.603	-18,11
Totale		**12.290.406**	**11.345.689**	**-944.717**	**-7,69**
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici e idraulici	388.848	491.684	102.836	26,45
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	13.013	11.884	-1.129	-8,68
	14.10 Edilizia statale ed interventi speciali per pubbliche calamità	2.948.769	2.013.198	-935.571	-31,73
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	4.548.664	5.492.257	943.593	20,74
Totale		**7.899.294**	**8.009.023**	**109.729**	**1,39**
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	561.467	534.668	-26.799	-4,77
Totale		561.467	534.668	-26.799	-4,77
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	29.979	27.748	-2.231	-7,44
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	94.015	120.962	26.947	28,66
Totale		**123.994**	**148.710**	**24.716**	**19,93**
Totale		**21.858.443**	**21.000.292**	**-858.151**	**-3,93**

Fonte: elaborazione dati note integrative al Rendiconto generale dello Stato 2024

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

In merito ai risultati conseguiti, mediante le attività rivolte alla realizzazione delle priorità politiche e al raggiungimento dei relativi obiettivi strategici, in connessione con le specifiche Missioni e i Programmi del bilancio, si rimanda alla trattazione successiva.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica - 1 "Aumento della sicurezza delle infrastrutture e del trasporto"

Obiettivi strategici correlati:

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

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"* ai programmi *13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"* e, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"* al programma *14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali"*.

Il Ministero si è impegnato nel corso del 2024 in diverse attività legate alla ***sicurezza delle infrastrutture nelle varie modalità di trasporto*** attraverso il ***monitoraggio dei livelli di servizio della rete stradale e autostradale in concessione*** e ***della rete gestita da Anas S.p.A.***.

Per quanto concerne la ***rete autostradale***, gli uffici del Ministero svolgono un'attività di verifica del rispetto dei ***livelli di servizio della rete autostradale in concessione*** mediante la misurazione oggettiva di parametri quantitativi da raffrontare a standard prefissati dalle convenzioni stipulate con le società concessionarie.
Le misurazioni vengono effettuate sull'intera rete autostradale gestita dalle società concessionarie, suddivisa in tronchi della lunghezza massima di 80 km ciascuno, con l'eccezione delle società Consorzio Autostrade Siciliane, Società Italiana per il traforo del Gran San Bernardo (SITRASB) e Società Italiana per il traforo del Monte Bianco (SITMB).
I 17 elementi soggetti alla misurazione dei citati parametri riguardano:

- l'illuminazione delle stazioni di esazione, degli svincoli, delle corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio, dei punti di interconnessione e delle gallerie (2 parametri valutati: intera lunghezza e tratto all'imbocco);
- la retroriflettenza e la completezza della segnaletica orizzontale;
- la segnaletica verticale (2 parametri: segnaletica verticale di pericolo e prescrizione; segnaletica verticale di indicazione asse autostradale);
- i catadiottri (2 parametri: presenza ed efficienza);
- 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.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Nel corso dell'anno 2024 il Ministero, tramite gli Uffici Ispettivi territorialmente competenti, ha effettuato 182 misure ispettive previste nei tronchi autostradali.

Relativamente alle ***reti stradali***, il Ministero effettua ***l'analisi e la verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma Anas S.p.A.***.
I rapporti tra l'Anas S.p.A., quale gestore della rete stradale e autostradale di diretta gestione, e lo Stato sono disciplinati dal Contratto di programma, parte "investimenti" e parte "servizi".
La parte "servizi" è dotata, a decorrere già dal 2015, di indicatori di *performance* utili per monitorare i servizi resi dal gestore sulla qualità dei servizi offerti. Sono altresì individuati i servizi erogati in condizioni ordinarie e/o di emergenza e definiti i tempi e le modalità di erogazione, che l'Anas S.p.A. è tenuta ad effettuare sulla rete in concessione. La presentazione della documentazione di rendicontazione a questo Ministero ha come termine la data del 28 febbraio.
Il Ministero svolge l'attività di vigilanza sui servizi resi attraverso il monitoraggio degli indicatori individuati nel Contratto di programma per individuare criticità ed elementi per migliorare la qualità dei servizi offerti. La prestazione di Anas S.p.A. viene valutata su 19 servizi, classificati in macro-categorie.
A seguito della disamina della documentazione trasmessa da Anas S.p.A. si riportano di seguito gli esiti delle verifiche condotte per l'anno 2023, nonché alcune osservazioni/prescrizioni sul preconsuntivo dei servizi per l'anno 2024.
Per ogni specifico servizio è prevista la valutazione della prestazione in condizioni di emergenza e/o in condizioni ordinarie e su differenti set di strade campione.

PRIMA MACRO-CATEGORIA (Servizi 1-8)

La macro-categoria riguarda tutte quelle attività, interne ed esterne, che Anas S.p.A. deve svolgere per la corretta gestione della rete di competenza ma non quantitativamente rappresentabili tramite indicatori oggettivi specifici:

1. Mantenimento ed aggiornamento del Catasto Strade
2. Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte
3. Gestione e vigilanza dell'infrastruttura stradale (accessi, pubblicità)
4. Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dati di traffico
5. Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dei dati di incidentalità
6. Infomobilità
7. Gestione incidenti e dei rapporti con gli organi di polizia stradale e soccorso
8. Gestione delle emergenze e attività di Protezione Civile

Mantenimento e aggiornamento del Catasto Strade

Il servizio comprende le attività svolte da Anas S.p.A., al fine di garantire l'implementazione e la gestione del catasto stradale, la raccolta e la distribuzione dei relativi dati. In particolare, il sistema informativo contiene i dati di localizzazione geografica, lunghezza di tracciati, intersezioni con altre strade, larghezze stradali e presenza di ponti, viadotti e sottopassi, gallerie, sovrappassi, ecc., oltre ulteriori informazioni che riguardano gli impianti, arredi e dettagli.
Nel corso dell'anno sono proseguite diverse attività finalizzate al miglioramento del Catasto Strade, come l'ottimizzazione della struttura di archiviazione dati, l'integrazione con altri database aziendali, con particolare attenzione rivolta al

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

rispetto dell'integrità delle banche dati, anche mediante l'evoluzione degli applicativi esistenti, alla revisione dei processi di gestione di Catasto Strade.
L'Anas S.p.A., già dal 2021, ha messo a disposizione del personale tecnico del Ministero, una sezione sul proprio sito aziendale, Motore di Ricerca Catasto Strade (MIT-sito), attraverso la quale è possibile accedere alle informazioni del Catasto Strade e quindi di consultare e rappresentare geograficamente le informazioni.

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

Il servizio comprende le attività svolte da Anas S.p.A di sistematizzazione della conoscenza dello stato di conservazione di ponti e viadotti e gallerie, mediante controlli periodici di tipo visivo e strumentale.
Per tale servizio, Anas S.p.A ha applicato la procedura multilivello e multirischio prevista dalle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" previsto dal d.M. 578/2020 e successive modifiche e integrazioni. In particolare, così come previsto dalle tempistiche di attuazione indicate nelle linee guida, Anas S.p.A. ha completato l'attività di Censimento entro il 31.12.2022 e la definizione della Classe di Attenzione dei ponti e viadotti in gestione entro il 31.12.2023.
La società ha illustrato tutte le attività svolte nel corso del 2023 al fine di ottemperare a quanto previsto dalle linee guida, ovvero in particolare:
• ispezioni visive di tipo "strutturale e sismico" su ponti, viadotti e sovrappassi;
• completamento del censimento dei dati strutturali secondo quanto previsto dal livello 1 - scheda descrittiva di ispezione su ponti e viadotti;
• ispezioni visive per rischio "frana" su ponti e viadotti;
• ispezioni visive per rischio "idraulico" su ponti e viadotti.

***Tabella 6* – Sintesi campagna di ispezione 2023**

Tipologia Ispezione	N° Ispezioni
Ispezioni visive – strutturali e sismiche	19.228
Ispezioni visive – rischio frana	4.424
Ispezioni visive – rischio idraulico	7.198

Fonte: ANAS S.p.A.

Analogamente a quanto avviene per ponti e viadotti, anche sulle gallerie in esercizio è stata istituita una sorveglianza sistematica di "primo livello", avente una frequenza trimestrale (c.d. ispezioni ricorrenti).
La materia delle ispezioni delle gallerie è governata dalle indicazioni delle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti" previste dal d.M. 247 del 01/08/2022. L'Anas S.p.A. ha riferito che il patrimonio complessivo ammonta a 2.157 fornici e che si sta dotando degli strumenti operativi per l'esecuzione delle ispezioni al fine di ottemperare alle prescrizioni delle linee guida medesime, che impongono tempi assai stretti per la conclusione delle attività.

Il Ministero in relazione al servizio di "Gestione e vigilanza di ponti, viadotti e altre opere d'arte" ha preso atto dell'impegno profuso da Anas S.p.A. per raggiungere l'obiettivo del completamento della classificazione della classe di attenzione per la

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

totalità dei 16.380 ponti e viadotti in gestione. Da quanto desumibile dalla relazione, oltre alle ispezioni, Anas S.p.A. ha proseguito, nel corso del 2023, anche la campagna di ispezioni ricorrenti trimestrali mediante il personale sorvegliante su strada, così come già previsto dal precedente processo ispettivo ai sensi della Circolare 6736 del 1967. Al riguardo, il Ministero ha richiesto l'adeguamento alle linee guida.

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

Il servizio riguarda la gestione da parte di Anas S.p.A. del patrimonio immobiliare (gestione aree di servizio, gestione e rifunzionalizzazione delle case cantoniere, efficientamento energetico), la gestione della pubblicità stradale e degli accessi.
In tale ambito, Anas S.p.A. attesta la prosecuzione di una serrata azione, da parte delle strutture territoriali, di contrasto all'abusivismo pubblicitario, operato mediante l'individuazione e la rimozione, a seguito di elevazione di apposito verbale ai sensi del Codice della strada, di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Si dà evidenza, altresì, delle ingenti difficoltà di gestione degli impianti pubblicitari abusivi.
Il Ministero ha evidenziato la necessità, per quanto riguarda il settore pubblicitario, che la Società si adoperi al fine di dare seguito agli impegni assunti, anche nei confronti dei rappresentanti delle associazioni di categoria. In particolare, è necessario assicurare il principio di uniformità sia per l'applicazione del nuovo regolamento sulla pubblicità stradale del 2022 su tutto il territorio nazionale sia per le tariffe applicate per l'effettuazione dei sopralluoghi, svolti in ossequio ai compiti attribuiti dal Codice della strada agli Enti gestori e non in regime di libero mercato.
Per quanto concerne la materia degli accessi insistenti sulla rete di competenza, con riferimento agli aspetti economici conseguenti all'introduzione della legge 11 novembre 2014, n. 164, il Ministero ha richiesto che, ai fini del perfezionamento del processo di riorganizzazione del settore, Anas S.p.A. porti a termine il censimento degli accessi esistenti su tutto il territorio nazionale, inclusi quelli privi di autorizzazione. Il Ministero è in attesa di conoscere gli esiti di tale censimento, anche nell'ottica di un aggiornamento della disciplina di settore.
Tra le nuove iniziative di Anas S.p.A. si segnala il censimento automatizzato degli accessi, degli accessi ad impianti di distribuzione carburanti e ad impianti pubblicitari. Tale progetto è finalizzato all'ottenimento di un quadro conoscitivo degli aspetti di interferenza e/o utilizzo da parte di terzi della rete stradale e relative pertinenze, al fine di ottimizzare la gestione delle strade, del patrimonio nonché delle entrate generate delle occupazioni delle medesime.

Rilevamento, analisi e distribuzione dei dati di traffico

La gestione del sistema telematico nazionale di rilevamento statistico del traffico e della relativa banca dati viene effettuata in modalità continuativa e riguarda l'aggiornamento dei dati statistici del traffico in termini principalmente di conteggio, classifica, velocità.
Nel corso dell'anno sono stati pubblicati mensilmente sul sito istituzionale www.stradeanas.it i dati dell'Osservatorio della Mobilità di Anas S.p.A., che fornisce un'indicazione dell'andamento del traffico sulla rete di competenza. Sul

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

medesimo sito, sono stati pubblicati anche i dati di traffico giornaliero medio annuale dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti misurati dagli impianti, con dati giornalieri validi in numero superiore alla metà del numero di giorni dell'anno.
Il sistema Panama attualmente in uso, che fornisce la rete di rilevamento dati di traffico, è costituito da 1.610 impianti, dei quali 1.512 attivi e 98 dismessi in quanto non funzionanti e per gran parte sostituiti da nuovi impianti.

Rilevamento, analisi, elaborazione e diffusione dei dati di incidentalità

L'Anas S.p.A. provvede al rilevamento dei dati relativi all'incidentalità con il contributo degli uffici preposti alla raccolta delle informazioni relative all'incidentalità nelle tratte di diretta gestione. La fase successiva di analisi ed elaborazione dei dati elementari, anche ai fini di valutazioni sugli scostamenti rispetto ad obiettivi nazionali ed europei, è seguita dalla diffusione dei dati secondo una reportistica di sintesi, anche attraverso il proprio sito aziendale.
I dati relativi all'incidentalità, trasmessi dalle 18 Sale Operative Territoriali (SOT), si riferiscono agli eventi che quotidianamente interessano la rete viaria di competenza. Il complesso delle informazioni acquisite alimenta il sistema informatico Road Management Tool (RMT). La reportistica (mensile, trimestrale, semestrale e annuale), risultante di una continua attività di *data analysis*, è trasmessa alle singole strutture territoriali e ai vertici aziendali Anas S.p.A., per consentire un puntuale monitoraggio degli eventi, della loro tipologia e localizzazione, delle cause/concause dei sinistri e dell'eventuale ricorrenza degli stessi sull'intera rete stradale di competenza, suddivisa per tratte di 2 km.

Infomobilità

L'attività svolta dalla rete di infomobilità consiste nella raccolta e nella diffusione di informazioni sulla percorribilità della rete stradale e autostradale in gestione, di informazioni e organizzazione delle attività per la gestione di incidenti, di eventi meteorologici, di emergenze di rilevanza locale e nazionale e in generale di situazioni di pericolo per la viabilità. Il servizio infomobilità genera i flussi informativi necessari alla diffusione delle informazioni all'esterno, nonché all'attivazione delle organizzazioni di soccorso, polizia, emergenza e dello stesso personale Anas S.p.A. per la gestione di situazioni complesse.
Il Ministero ha richiesto alla Società, per l'anno 2023, approfondimenti in merito ai seguenti punti:

- correlazione tra infomobilità e *smart road*;
- piano di implementazione dei pannelli a messaggio variabile collocati sulla rete;
- informazioni immesse nel circuito dell'infomobilità, con la finalità di informare l'utente stradale; tali informazioni costituiscono un prezioso archivio, di carattere pluriennale, utilizzabile anche ai fini di analisi e ricerca di aree di miglioramento; particolare interesse riveste poi la reportistica relativa ad "allagamenti e frane" e le conseguenti possibilità di sviluppo sia di uno strumento decisionale finalizzato all'effettuazione di interventi manutentori sia di future attività;
- trasporti eccezionali e, in particolare, la funzionalità dell'applicativo che consente al personale di visualizzare i trasporti eccezionali in corso o

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

pianificati; attesa l'utilità che tali informazioni potrebbero rappresentare per l'utenza stradale, è stato rappresentato l'auspicio di una futura estensione della fruibilità delle informazioni medesime.

Gestione incidenti e dei rapporti con gli organi di polizia stradale e soccorso

La gestione degli eventi avviene attraverso le Sale Operative Compartimentali, in stretto contatto con le Sale Operative delle Forze dell'Ordine operanti sul territorio, Polizia Stradale e Carabinieri in primis, ma anche con le strutture di soccorso, 118 e Vigili del Fuoco.
In condizioni di emergenza o in attuazione di Piani di azione preventivamente predisposti e coordinati (Piani di gestione esodo estivo o Piani neve) le azioni dei diversi soggetti coinvolti nella gestione delle attività su strada vengono preventivamente definite e condivise in modo che la loro attivazione, in fase emergenziale, sia di fatto un automatismo comandato dal livello di emergenza raggiunto (attraverso i codici colore). In questi casi tutte le attività sono coordinate dai Centri Operativi Viabilità istituiti presso le Prefetture territorialmente competenti.
L'attività di soccorso meccanico è gestita da Anas S.p.A. in conformità alla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 14/05/1998 "Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per veicoli in avaria o incidentati" e alla Circolare 11/2000 relativa al "Servizio di soccorso meccanico in autostrada".
Il Soccorso stradale meccanico è libero sulla viabilità ordinaria mentre sulla rete autostradale in gestione diretta (autostrade e raccordi autostradali) può essere affidato solo alle Organizzazioni autorizzate. L'autorizzazione per l'espletamento del Servizio e il relativo disciplinare sono rilasciati dalle Aree Compartimentali che sono pure deputate a:

- effettuare controlli propedeutici al rilascio delle autorizzazioni
- verificare il permanere dei requisiti nel periodo di efficacia dell'autorizzazione stessa e il rispetto delle modalità operative.

Tuttavia, la significativa evoluzione della comunicazione mobile ha di fatto vanificato, o ridotto al minimo, la modalità di segnalazione attraverso le colonnine SOS, la quale garantiva però la gestione *in toto* degli eventi da parte del gestore autostradale, attraverso le modalità definite dalla normativa.
La comunicazione diretta tramite apparato cellulare tra l'utente e l'officina di soccorso meccanico può determinare, soprattutto nel caso di una rete autostradale aperta quale quella di Anas S.p.A., il caso in cui il soggetto possa essere "non autorizzato", vanificando quindi il sistema autorizzatorio previsto dalle norme.
Il Ministero, sulla base di quanto dichiarato da Anas S.p.A., ha evidenziato l'opportunità di una revisione del quadro normativo di riferimento che contempli regole più stringenti per l'accesso alle attività di soccorso meccanico. Inoltre, un'attenzione normativa deve essere rivolta all'inquadramento delle attività svolte dai soggetti che operano per le attività di soccorso meccanico in autostrada, nel contesto delle leggi e norme che regolamentano la sicurezza sul lavoro.

Gestione delle emergenze e attività di protezione civile

Come previsto dalla normativa vigente, Anas S.p.A. fornisce collaborazione al Dipartimento della Protezione Civile Nazionale (DPC), come soggetto partecipante

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

al Comitato Operativo Nazionale, in caso di eventi generanti stati di criticità della rete stradale e autostradale nazionale.
Anas S.p.A. ha organizzato nell'ambito della Direzione Operativa e Coordinamento Territoriale una struttura unica di coordinamento delle emergenze per interfacciarsi con i diversi tavoli operativi attivati per la gestione delle emergenze di rilievo nazionale denominato Coordinamento Emergenze Anas (COEM).
Anas S.p.A. ha svolto anche 21 esercitazioni per la gestione di emergenze in galleria, d'intesa e con la partecipazione di Prefetture, Protezione Civile, Forze dell'Ordine, Soccorso sanitario, Vigili del Fuoco.

SECONDA MACRO-CATEGORIA (Servizi 9-17)

Rientrano in questa macro-categoria i servizi finalizzati alla manutenzione ordinaria delle infrastrutture stradali, di diretta percezione e riscontro da parte dell'utente, numericamente rappresentabili tramite indicatori derivanti da misurazioni effettuate su campo.

9. Pavimentazione Stradale
10. Segnaletica Orizzontale
11. Segnaletica Verticale
12. Impianti di Illuminazione
13. Impianti Tecnologici
14. Barriere di Sicurezza
15. Sfalcio Erba e Manutenzione Verde
16. Pulizia Piano Viabile e Pertinenze Esterne
17. Sgombro Neve ed Antigelo

Per ogni specifico servizio è prevista la valutazione della prestazione in condizioni di emergenza e/o in condizioni ordinarie e su differenti set di strade campione. Per questo è necessario calcolare alcuni indicatori da confrontare con valori target da raggiungere.
Il Ministero si è impegnato nel controllo dei parametri forniti da Anas S.p.A., richiedendo, per le rilevazioni dell'anno 2024, una maggiore accuratezza nelle misure dei parametri e l'estensione delle tratte misurate, per raggiungere i valori target di misurazioni valide.

TERZA MACROCATEGORIA (Servizi 18-19)

Tale macro-categoria riguarda i servizi finalizzati alla cosiddetta "manutenzione straordinaria diffusa" delle infrastrutture stradali, e si distingue tra:

18. Interventi sui piani viabili
19. Interventi sulle barriere di sicurezza

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- sono stati consegnati lavori di manutenzione straordinaria diffusa - piano viabile per un importo totale investimento di circa 36 milioni di euro; a fine dicembre, sono risultati conclusi 6 interventi il cui importo totale di investimento è pari a 26 milioni di euro; si è intervenuti su un totale di 120 km di corsia, per una superficie totale pavimentata pari a 451.429 mq, osservando riduzione degli interventi sui piani viabili rispetto a quanto registrato nell'ultimo biennio;
- sono stati consegnati 3 lavori di manutenzione straordinaria diffusa - barriere di sicurezza per un importo totale investimento di circa 7 milioni di euro; a fine dicembre, tutti i suddetti interventi risultavano ancora in corso, facendo registrare una riduzione degli interventi sulle barriere di sicurezza rispetto a quanto segnalato per l'ultimo biennio.

Il Ministero, al fine di monitorare in maniera continuativa il decadimento delle proprietà prestazionali delle pavimentazioni, ha richiesto maggiori approfondimenti per l'anno 2024.

PIATTAFORMA SERVIZI

A partire dal secondo semestre del 2022 il Ministero ha condotto una serie di interlocuzioni con Anas S.p.A. volte allo sviluppo e all'implementazione di una piattaforma *online*, consultabile dal Ministero, in cui aggregare e aggiornare costantemente i dati raccolti durante l'attività di rilievo dei parametri di stato delle strade.
La piattaforma, oltre che uno strumento di rendicontazione per il Ministero (avanzamento degli interventi compresi nella Convenzione ponti, viadotti e gallerie) è anche strumento operativo di utilità per la stessa Anas S.p.A., utile all'archiviazione dei dati di misura e alla loro organica visualizzazione, finalizzato quindi all'individuazione di priorità di intervento e verifica della qualità dei lavori eseguiti.

1.2 Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: revisione del codice della strada

Tale obiettivo risulta collegato alla missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"* e afferisce al programma *13.1 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale"*.

L'obiettivo prevede l'***adozione di una riforma organica del codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale, orientata a criteri di semplicità, chiarezza, efficienza, equità e rispetto di tutte le tipologie di utenti.*** La predisposizione della bozza di riforma era prevista entro il 2024, tuttavia non è stata realizzata, poiché i criteri di delega per la riforma del Codice della strada sono stati affidati all'atto Senato 1086, in discussione presso le competenti Commissioni per gran parte dell'anno. I criteri sono stati poi inseriti nell'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177 "*Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*", entrata in

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

vigore il 14 dicembre 2024. Pertanto, l'obiettivo è stato replicato anche nella Direttiva ministeriale per l'anno 2025.

1.3 Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: orientamento di campagne informative e di comunicazione

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

Secondo quanto previsto dall'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, il Piano nazionale della sicurezza stradale consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.
Il "*Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030*" (Delibera Cipess 14 aprile 2022, n. 13) sviluppa le linee strategiche e declina le principali azioni da realizzare per il miglioramento della sicurezza stradale, coerentemente con quanto previsto dal documento "*Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione*" elaborato dal Ministero a gennaio 2021, recependo le osservazioni formulate su di esse dalle Commissioni parlamentari competenti.
In linea con gli orientamenti internazionali ed europei, il "*Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030*" elaborato dal Ministero, rappresenta una proposta articolata, sia sul piano dei contenuti sia su quello della scansione temporale delle azioni, finalizzata all'utilizzo dell'approccio *Safe System* elaborato dalle Nazioni Unite e dalle altre organizzazioni internazionali attive sul tema.
È necessario avere una visione olistica del problema della sicurezza stradale, guardando simultaneamente agli aspetti connessi alla qualità dei mezzi di trasporto, alla qualità delle infrastrutture, alla qualità dei comportamenti degli attori istituzionali e degli utenti del sistema stradale, tenendo presente anche le problematiche che inducono questi ultimi, specialmente i conducenti dei mezzi di trasporto, a sottostimare i rischi e, talvolta, ad adottare stili di guida molto insicuri per sé e per gli altri.
Il Piano prevede anche un forte investimento sulla cultura della sicurezza, a partire dalla scuola, allo scopo di ridurre al minimo i comportamenti sbagliati e aumentare il rispetto per gli altri, soprattutto per le diverse categorie esposte ad un maggior rischio, come i ciclisti, gli utenti dei nuovi strumenti di micromobilità e delle due ruote a motore, i bambini e gli anziani. Il documento identifica azioni specifiche per ridurre l'incidentalità che colpisce queste categorie, il che contribuirebbe in misura decisiva a conseguire l'obiettivo centrale di tutto il Piano, cioè la riduzione del 50%, entro il 2030, dei morti e dei feriti gravi rispetto all'anno 2019.
In particolare, l'obiettivo contenuto nella Direttiva del Ministro per l'anno 2024 ha previsto l'***affidamento delle attività di ideazione e diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale***, con un *focus* su pedoni e ciclisti, riguardo anche agli utilizzatori di veicoli a due ruote e di altri dispositivi per la mobilità personale.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

L'Amministrazione ha avviato e concluso l'iter di affidamento di un servizio di ideazione, produzione di un messaggio di comunicazione in materia di sicurezza stradale, caratterizzati dall'utilizzo del *claim* e del logo "*Sulla Buona Strada*". La società, che ha ottenuto l'affidamento del servizio, ha presentato la strategia creativa dello spot nel quarto trimestre dell'anno.

1.4 Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire la tutela della pubblica incolumità e gli attuali standard di fornitura/riserva idrica anche in relazione ai fenomeni alluvionali e siccitosi

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

L'attività di maggiore rilevanza del Ministero è quella di garantire la vigilanza sulla sicurezza delle grandi dighe e sulle operazioni di controllo delle stesse da parte dei concessionari al fine della tutela della pubblica incolumità; questa attività è assicurata secondo i procedimenti regolati dal d.P.R. 1° novembre 1959, n. 1363, dal d.P.R. 24 gennaio 1991, n. 85, articolo 24, dalla legge 28 maggio 2004, n.139 e dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214, articolo 43.
L'obiettivo, inserito nella Direttiva nell'anno 2024, è finalizzato al ***miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento, attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione***.
Lo stato di manutenzione delle grandi dighe presenti sul territorio nazionale condiziona, tra l'altro, anche la capacità di invaso e quindi la quantità di acqua disponibile.
A tale scopo il Ministero, nel corso dell'anno 2024, ha svolto le seguenti attività:

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

La Direzione competente del Ministero, a partire dal 2017, ha avviato iniziative di programmazione di nuovi finanziamenti per sopperire alla mancanza di attenzione da parte di alcuni soggetti concedenti la risorsa idrica in materia di sicurezza, ovvero per contribuire a rendere più efficiente il sistema delle grandi dighe e dei sistemi di adduzione primaria. È stato inoltre affrontato, nel suo complesso, il problema delle grandi dighe, che non proseguono gli invasi sperimentali, con conseguente consistente perdita di risorsa idrica per il Paese, ovvero di quelle con i lavori di costruzione interrotti da oltre 20 anni. La struttura si è occupata anche degli investimenti in materia di miglioramento e riefficientamento delle reti di distribuzione acquedottistiche.
Le attività di individuazione dei problemi e la richiesta della progettazione dei necessari interventi è conseguente alla costante e periodica azione di vigilanza che gli uffici tecnici della direzione competente, istituzionalmente, sono chiamati a svolgere. Rispetto agli ultimi anni deve constatarsi che la progettazione degli

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

interventi di miglioramento della sicurezza risulta in gran parte avviata e che molti sono gli interventi già in esecuzione. La trasmissione di nuovi progetti di grandi dighe a servizio di impianti di pompaggio puro, l'emanazione dei bandi di gara per le grandi dighe con opere interrotte Pietrarossa, Cumbidanovu, Monti Nieddu, la realizzazione della derivazione dalla diga di Campolattaro e quella dei lavori di realizzazione del nuovo scarico di fondo della diga Pozzillo, sono segnali importanti che contribuiscono a qualificare l'attività della Direzione competente, che nei prossimi anni sarà chiamata a significative modifiche del suo assetto organizzativo per vigilare sul regolare andamento dei lavori di costruzione e di manutenzione.
La Direzione competente si è impegnata anche ad esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all'approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori, attuando una strategia di interventi a breve, medio e lungo termine. Tra gli interventi di breve termine sono da ascrivere quelli volti a ridurre le perdite, in quelli a medio termine sono stati previsti quelli volti al completamento delle opere incompiute, ovvero quelli volti al mantenimento delle condizioni di sicurezza. Gli interventi a più lunga scadenza sono quelli volti a fronteggiare gli effetti del cambiamento climatico, ovvero che perseguono l'obiettivo dell'ottimizzazione dell'uso della risorsa, ad esempio rendendo economicamente più utile i prelievi dai serbatoi anziché quelli da falda, con conseguente risparmio energetico, o la costruzione di nuovi impianti di pompaggio per migliorare l'equilibrio della rete elettrica e compensare le energie rinnovabili intermittenti (sole e vento), in un quadro di incremento sostenibile delle energie rinnovabili.

1.5 Promuovere la sicurezza, la qualificazione, la progettazione e la realizzazione dei ponti provvisori smontabili o riutilizzabili

L'obiettivo risulta collegato alla missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"* e afferisce al programma *14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni"*.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici agisce nel contesto di un'azione normativa tesa a migliorare la sicurezza strutturale, nonché l'affidabilità dei materiali e dei sistemi costruttivi e in coerenza con l'obiettivo di un complessivo miglioramento della sicurezza nelle costruzioni e nei cantieri, perseguito nell'ottica di una attività svolta nel superiore interesse della salvaguardia della pubblica incolumità.
In particolare, per l'anno 2024, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha provveduto alla ***redazione di Linee Guida sulla sicurezza, qualificazione, progettazione, realizzazione di ponti provvisori smontabili e/o riutilizzabili e degli elementi strutturali che li costituiscono.***

Tali Linee Guida si applicano alle strutture metalliche di ponti stradali smontabili e riutilizzabili di tipo modulare a carattere temporaneo. Si tratta generalmente di ponti logistici, sviluppati in ambito militare, per traffico militare e civile, realizzati con elementi componibili in acciaio e diffusamente utilizzati per il celere ripristino delle interruzioni stradali.
Un esempio classico di ponti smontabili a struttura metallica sono i cosiddetti ponti *Bailey*, ponti originariamente sviluppati per uso militare nella Seconda guerra mondiale, ma dopo la guerra frequentemente usati anche per applicazioni civili.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ancora oggi si possono trovare vecchi ponti *Bailey* in tutto il mondo; tale successo era dovuto alla semplicità di fabbricazione e di assemblaggio dei suoi componenti modulari (pannelli, traverse, longarine e impalcato di legno) che permetteva agli ingegneri militari di costruire ponti di diversa lunghezza e di portate adeguate alle necessità del tempo. Un'altra caratteristica del ponte *Bailey* era la sua capacità di essere varato a spinta utilizzando un cosiddetto "avambecco di varo". Il ponte era posto su rulli e semplicemente spinto, usando manodopera o un camion o un veicolo cingolato. Una volta in posizione i rulli venivano rimossi e il ponte veniva ultimato con il montaggio dell'impalcato.
Per le altre componenti strutturali costitutive dell'opera d'arte "ponte", quali le spalle, pile e fondazioni, non trattate nel documento, si dovrà fare riferimento alle Norme Tecniche per le Costruzioni vigenti e alle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti", con riferimento alle valutazioni necessarie ed obbligatorie relative agli aspetti strutturali, geologici, geotecnici ed idraulici.
La natura "temporanea" del ponte si configura nei seguenti casi:

- situazioni di effettiva emergenza e soccorso urgente alle popolazioni colpite da calamità, nell'ambito degli stati di emergenza formalmente dichiarati e nei limiti connessi alla suddetta dichiarazione di emergenza come stabilito dalla legislazione di settore;
- impiego ordinario limitato nel tempo a favore di Regioni, Enti locali, Pubbliche Amministrazioni o altri Soggetti Gestori;
- a servizio di un cantiere come parte di opere provvisionali per la realizzazione e/o manutenzione di opere in alveo.

Le linee guida si applicano agli impieghi "civili", sia per gestione di emergenze in atto sia per la gestione di contenuti periodi post emergenza, in attesa di dare attuazione alla realizzazione di opere definitive. Tali periodi non possono eccedere i 10 anni. Le linee guida stesse non si applicano agli impieghi in campo militare in cui dovranno essere applicate le specifiche norme e regolamenti di settore e non forniscono i criteri di individuazione e le modalità di attuazione dell'eventuale limitazione di accesso al ponte, in termini di dimensioni e limiti di massa dei veicoli che lo impegnino, che restano di esclusiva competenza del gestore della strada.

Nel documento sono trattati i seguenti argomenti: campo di applicazione e quadro normativo di riferimento, definizioni, componenti diversi dell'impalcato smontabile, protezione bordo ponte, progetto e processo di montaggio, collaudo e consegna, periodo di esercizio dell'opera, smontaggio, verifica e stoccaggio, obblighi del proprietario, strutture metalliche da ponte esistenti alla data di entrata in vigore delle linee guida, strutture metalliche componenti da ponte di nuova fabbricazione.

1.6 Assicurare modalità uniformi di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo

L'obiettivo risulta collegato alla missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"* e afferisce al programma *14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni"*.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha provveduto all' ***Aggiornamento delle Linee guida concernenti modalità di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo.*** Tale documento concerne modalità di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo. L'aggiornamento si è reso necessario in considerazione del notevole lasso di tempo trascorso dalle precedenti linee guida, emanate a seguito del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'opportunità di approfondirne i contenuti anche in relazione all'aggiornamento delle Norme Tecniche del 2008, con le Norme tecniche per le Costruzioni 2018. Per "travi tralicciate in acciaio conglobate nel getto di calcestruzzo collaborante" si intendono prodotti di acciaio, prefabbricati in stabilimento, posti in opera e successivamente conglobati nel getto di calcestruzzo. Per "sistema costruttivo" si intende la porzione di ossatura portante costituita dall'elemento "trave tralicciata", comunque vincolata e/o solidarizzata all'elemento portante verticale (pilastro/colonna/parete). Tale sistema costruttivo deve rispondere in tutti i suoi elementi (materiali base costitutivi, particolari costruttivi e modalità di calcolo) delle linee guida nel rispetto dei principi e delle prescrizioni stabilite dalle vigenti Norme Tecniche e relativa Circolare. Nelle linee guida viene anche descritto il procedimento attraverso il quale il Servizio tecnico centrale del Consiglio superiore dei lavori pubblici certifica il "riconoscimento di appartenenza" e la "dichiarazione" rilasciata ai sensi del d.P.R. 6 giugno 2001, n.380, articolo 52, comma 2.

1.7 Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche, con particolare riguardo per quelle ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

L'obiettivo risulta collegato alla missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"* e afferisce al programma *14.9 "Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni".*

Il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, previsto nel decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021 sulla *governance* del PNRR, ha il compito di accelerare l'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) di particolare complessità e considerate prioritarie. L'iter di rilascio del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul Progetto di Fattibilità tecnica ed economica delle opere prevede la verifica, entro 15 giorni dalla ricezione del progetto, di eventuali carenze, comprese quelle relative ad aspetti ambientali, paesaggistici e culturali. In caso di rilievi, il progetto deve essere subito restituito alla stazione appaltante che deve provvedere alle necessarie modifiche o integrazioni entro i successivi 15 giorni. Il Comitato Speciale esprime il parere sul progetto entro 45 giorni dalla sua ricezione, oppure entro 20 giorni del progetto modificato. L'articolo 44, comma 6, del decreto-legge sopracitato impone di emanare la determinazione motivata, entro 15 giorni dal ricevimento della determinazione conclusiva della conferenza di servizi, conclusasi all'unanimità o con "posizione prevalente".

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Nel corso dell'anno 2024, il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emanato, nei tempi previsti, tutti i pareri relativi ai progetti di fattibilità tecnico economica delle opere.

1.8 Garantire la sicurezza in mare, nei laghi, ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, e della navigazione (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *7 "Ordine pubblico e sicurezza",* al programma *7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"* ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

Il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, istituito nel 1865, è responsabile dell'esercizio di compiti e funzioni collegate in prevalenza all'uso del mare per fini civili e con dipendenza funzionale da vari Ministeri che si avvalgono della sua opera: primo fra tutti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nel quale si colloca come Centro di responsabilità amministrativa) che ha "ereditato", nel 1994 dal Ministero della marina mercantile, la maggior parte delle funzioni collegate all'uso del mare per attività inerenti la navigazione commerciale e da diporto.
Il Corpo dispone di un organico complessivo di quasi 10.500 militari, tra uomini e donne, assegnati principalmente ai vari Comandi operativo-territoriali per assolvere, oltre alle incombenze di carattere amministrativo-istituzionale, i delicati compiti inerenti:

- il soccorso marittimo;
- l'assistenza e la ricerca in mare e sui principali laghi, anche in immersione;
- la sicurezza della navigazione e marittima pure in termini di *security*;
- la polizia giudiziaria nelle attività di tutela delle coste, di bagnanti e diportisti, dell'ambiente marino e delle sue risorse.

Per l'assolvimento di queste funzioni, nel corso del 2024, il Corpo ha avuto a disposizione:

- una flotta navale di 584 imbarcazioni, delle quali 66 d'altura e 239 costiere, dislocate in circa 100 porti localizzati lungo tutto il perimetro delle coste nazionali. Altre 279 unità minori (gommoni) sono dislocate, invece, nelle località particolarmente frequentate da bagnanti e diportisti per l'assistenza e la sorveglianza negli specchi di mare prospicienti la costa;
- una squadriglia aerea, schierata su quattro basi, dotata di 20 aeromobili (4 ad ala fissa e 16 ad ala rotante), con fondamentali funzioni operative quali: la ricerca di dispersi in mare e sui principali laghi, oltre che di unità navali ed aeree in difficoltà; il soccorso a naufraghi o a traumatizzati ed ammalati a bordo di navi o su isole minori; la vigilanza sulle aree marine ed il monitoraggio delle acque a mezzo di sistemi di telerilevamento; la vigilanza sulla pesca marittima e sull'acquicoltura nonché sulla navigazione e sulle attività marittime che si svolgono nelle acque territoriali e di interesse nazionale;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- un parco veicolare (automezzi di servizio) composto da 1.198 mezzi, suddivisi nei vari segmenti in relazione ai servizi operativi, tecnici e logistici cui sono dedicati;
- una complessa ed articolata componente tecnologica dotata di sofisticati sistemi, piattaforme informatiche e reti di trasmissione, utilizzata per le comunicazioni, il monitoraggio del traffico navale e la gestione di informazioni. Quest'ultima include anche la piattaforma informatica che gestisce il sistema di codificazione e raccolta degli *output* del Corpo, cui fa riferimento pure il controllo di gestione del CdR.

Il Corpo è presente lungo i circa 8.000 chilometri di coste nazionali ed è articolato a livello territoriale in Comandi di uffici marittimi, suddivisi in:
- **15 Direzioni marittime** (Ancona, Bari, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Livorno, Napoli, Olbia, Palermo, Pescara, Ravenna, Reggio Calabria, Trieste e Venezia), sedi a loro volta di altrettante Capitanerie di porto;
- **55 Capitanerie di porto** (di cui 15 sedi delle predette Direzioni marittime);
- **51 Uffici Circondariali marittimi**;
- **124 Uffici Locali marittimi**;
- **43 Delegazioni di spiaggia**.

Inoltre, presso ciascuno dei laghi maggiori (Lago di Garda, Lago Maggiore e Lago di Como) è presente un nucleo Guardia Costiera.

In particolare, l'obiettivo strategico 2024 è articolato in diversi obiettivi operativi. Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d'azione) dalle quali, "a cascata", discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha assegnato ai Comandi del Corpo distribuiti sul territorio, per l'aspetto tipicamente operativo, e ai reparti e uffici del Comando generale, per quegli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale.

Riguardo l'obiettivo di ***assicurare ogni possibile azione di efficientamento dei sistemi riferiti all'organizzazione deputata al soccorso marittimo***, si evidenzia che gli spazi marittimi ove il Corpo svolge le sue attività comprendono 155.000 Km² di acque marittime, interne e territoriali, che sono a tutti gli effetti parte del territorio dello Stato, nonché ulteriori 350.000 Km² di area di responsabilità SAR (ricerca e soccorso) sui quali l'Italia ha diritti esclusivi come lo sfruttamento delle risorse. Vanno inoltre aggiunti circa 600 Km² di superfici lacuali, comprendenti il Lago di Garda, il Lago di Como e la porzione italiana del Lago Maggiore, ove il Corpo esercita le proprie funzioni.
La primaria attività di ***ricerca e soccorso in mare*** è pertanto proseguita, anche nel 2024, senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km² di zona SAR italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, soprattutto per attività di soccorso straordinario sostenuta in favore dei migranti. L'attività in riferimento richiede un'alta e peculiare specializzazione professionale del personale dedicato.

Dal punto di vista operativo la tabella sottostante espone, con il confronto al biennio precedente, i dati 2024 sulla gestione complessiva delle sale operative di Capitanerie di porto e Uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C., e della centrale operativa I.M.R.C.C. del Comando generale:

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Tabella 7- SAR

Attività di ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori	2022	2023	2024
operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate	4.100	5.459	3.653
persone soccorse/assistite (inclusi migranti)	84.288	213.556	83.392
missioni di soccorso (SAR) eseguite dai mezzi aeronavali della Guardia Costiera	3.503	4.054	3.699
miglia nautiche percorse per soccorso	113.377	138.389	104.748
unità navali da traffico, da pesca e da diporto cui è stato prestato soccorso	1.441	1.520	1.231
mezzi implicati nell'attività migratoria cui è stato prestato soccorso	1.228	2.307	1.402
missioni effettuate dai mezzi aeronavali della Guardia Costiera per trasporto di ammalati/traumatizzati (MITA)	197	222	217
ore di volo svolte per missioni SAR e MITA	509	639	556
operazioni di ricerca di dispersi in mare effettuate	897	330	285
persone decedute in mare recuperate	249	184	235

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

In relazione al prioritario obiettivo di assicurare efficienza e prontezza operativa nell'attività di ricerca, soccorso ed assistenza in mare, nell'ambito dell'organizzazione definita dalla Convenzione di Amburgo 1979, sono state poste in essere, con riferimento alle previste fasi operative e in funzione dei fondi disponibili, tutte le possibili iniziative volte a:

- mantenere efficienti i mezzi aeronavali già in esercizio al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea, e per scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature e ai sistemi di radiocomunicazione di bordo, anche per il necessario collegamento con le sale/centrali operative del Corpo;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni e i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali per garantirne la necessaria operatività. In proposito, per quel che concerne l'obiettivo inerente all'efficienza e all'operatività della componente aeronavale e terrestre della Guardia Costiera, è stata garantita una media di 329 giorni di disponibilità operativa dei mezzi in uso, a fronte dei 299 giorni prefissati;
- svolgere il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, al fine di mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili. In proposito, è stato possibile realizzare una parte dei corsi previsti, specializzando 897 militari, a fronte dei 1.335 previsti.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Relativamente all'attività di coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo e per l'esercizio delle funzioni di ricerca e salvataggio in mare, il Corpo mantiene operativo un assetto standard che assicura l'immediato intervento di soccorso in mare, senza soluzione di continuità, nell'arco delle 24 ore giornaliere e per tutto l'anno. Tale assetto è così articolato:

- presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto è attivo il "Centro Operativo Nazionale Guardia Costiera" che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. - *Italian Maritime Rescue Coordination Center*) quale organismo nazionale titolare della funzione;
- presso le quindici Direzioni marittime, dislocate una in ogni regione che affaccia sul mare e due in ciascuna isola maggiore, sono attivi i centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C. - *Maritime Rescue Sub Center*) che coordinano le dipendenti unità costiere di guardia della rete SAR (*Search and Rescue*) h24;
- una rete di guardia SAR costantemente attiva 24 ore al giorno, complessivamente composta da 96 nodi distribuiti sull'intero territorio nazionale che consentono di prestare soccorso, in tempi brevi, ad ogni mezzo che si trova in difficoltà all'interno dell'area nazionale di responsabilità SAR che, come detto, si estende ben oltre le acque territoriali nazionali.

Tutto quanto sopra ha consentito di coordinare al meglio le numerose emergenze verificatesi e, in particolare, con riferimento all'obiettivo prefissato, nel 100% dei casi le operazioni sono state espletate con l'intervento di uomini e mezzi della Guardia Costiera (target prefissato: ≥85%).

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

Si registrano, dunque, 3.960 missioni addestrative svolte a bordo delle unità navali della Guardia Costiera in favore dei rispettivi equipaggi e 7.369 missioni per esercitazioni in mare, alle quali i citati mezzi hanno partecipato simulando operazioni di salvataggio e assistenza a navi e persone in pericolo.

Per quanto concerne il ***miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (FSC e PSC) e Security (Maritime Security)*** si è dato seguito alle visite e alle ispezioni a bordo del naviglio nazionale ma anche a quello estero che ha attraccato nei porti nazionali, per verificare il rispetto degli standard fissati al riguardo dalla normativa nazionale, europea e internazionale. Iniziando dalla sicurezza intesa come *safety*, sono state eseguite verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio nazionale ed eseguiti controlli in porto per assicurare il miglior espletamento del traffico mercantile. Sono stati assicurati, altresì, interventi per la vigilanza sulle attività operative delle navi passeggeri e traghetti Ro/Ro che hanno toccato i porti nazionali e interventi di verifica della "marca di bordo libero" posta sulla murata delle navi, a garanzia della sufficiente riserva di galleggiabilità a seguito dei carichi imbarcati. In esito a questi ultimi, sono state rilevate 140 infrazioni.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Relativamente alla prima fase, l'aliquota programmata di navi nazionali da ispezionare fissava in 169 il numero di tali unità e nel 95% il target da conseguire. In pratica, ne sono state ispezionate 176. Relativamente alle ispezioni al naviglio nazionale sottoposto a detenzione (seconda fase dell'obiettivo), su un totale di 9 navi ne sono state ispezionate 7, ossia il 78%.

Per quel che concerne l'attività ispettiva a bordo del naviglio estero giunto nei porti nazionali (*Port State Control*), sono state ispezionate le unità classificate "a rischio" (*Priority 1 o Priority 2*) poiché in possesso di requisiti di sicurezza sub-standard e, pertanto, soggette alle verifiche finalizzate al ripristino delle condizioni di sicurezza. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi 182 provvedimenti di "fermo nave" e 7 provvedimenti di "nave bandita", ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al relativo MoU (*Memorandum of Understanding*). Nel dettaglio, la fase dell'obiettivo prevede l'esecuzione del 95% delle ispezioni programmate (1.641). L'impiego di ispettori PSC in più settori operativi, per varie cogenti motivazioni, ha consentito l'esecuzione di 1.460 ispezioni, con una percentuale lievemente inferiore a quella prevista, pari al 87%. Ad ogni modo, sono stati rispettati gli impegni presi in ambito internazionale, sia in termini quantitativi che qualitativi.

Il riepilogo delle principali attività di controllo svolte è riportato nella sottostante tabella, confrontato con le annualità precedenti.

Tabella 8- SAFETY

Sicurezza della navigazione (SAFETY)	2022	2023	2024
verifiche a bordo e ai documenti di bordo del naviglio mercantile nazionale	67.465	67.640	75.894
controlli in porto sull'espletamento del traffico mercantile	45.010	56.361	48.579
controlli su traghetti Ro-Ro passeggeri e da carico	34.037	32.580	35.812
interventi di vigilanza sulle attività operative di navi passeggeri e traghetti Ro-Ro	11.713	8.329	9.400
interventi di verifica della galleggiabilità (bordo libero)	50.848	56.518	53.488
ispezioni PSC alle navi straniere con Priority 1	1.177	1.158	1.076
ispezioni PSC alle navi straniere con Priority 2	450	454	384

Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

Anche le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata ***ship security***, hanno continuato a coinvolgere il Corpo delle Capitanerie di porto quale struttura responsabile in materia nel settore dei trasporti marittimi. In particolare, a bordo delle navi nazionali e di quelle

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

straniere approdate nei porti italiani, in attuazione delle specifiche norme del Codice ISPS (*International Ship and Port facilities Security code*), sono state effettuate tutte le previste *337* ispezioni occasionali e DAO, rispetto alle 330 ispezioni previste per verificare la piena aderenza agli standard fissati. Dal personale a terra sono state eseguiti *28.392* controlli di security alle *357 port facilities* esistenti sul territorio nazionale (punti di interfaccia nave-porto, particolarmente sensibili per gli aspetti di che trattasi) e *365* visite specifiche per attestarne i piani di sicurezza.
L'attività di *security* posta in essere annota anche i seguenti dati: *35.812* controlli su passeggeri e veicoli in transito negli ambiti portuali, con *65* irregolarità riscontrate; *992* uscite in mare per vigilanza, ai fini della prevenzione e *19.077* miglia percorse per tale attività; *1.000* missioni eseguite dalle unità navali della Guardia Costiera, per controlli antiterrorismo.
Inoltre, in merito alla sicurezza degli impianti portuali, si annoverano le seguenti attività:74 piani di sicurezza del porto e degli impianti portuali approvati;
56 valutazioni di sicurezza sugli stessi concluse; 159 revisioni e riesami periodici dei piani e delle valutazioni effettuati; 105 esercitazioni di sicurezza degli impianti eseguite.

Per l'***incremento della prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima e nei laghi*** il Corpo ha posto in essere diverse attività finalizzate ad eseguire verifiche in tre aree specifiche: centri di formazione, organismi di valutazione e tabelle minime d'armamento. In merito alle verifiche da eseguire sulle modalità di svolgimento dei corsi di formazione del personale marittimo presso tutti i Centri autorizzati ed operativi che abbiano erogato almeno un corso tra quelli autorizzati, c'è da evidenziare che, su una media annua di 39 Centri operativi sono state effettuate le ispezioni su 156 corsi (mediamente 39 a trimestre).
Il ciclo di verifiche presso gli Organismi di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi è stato regolarmente effettuato eseguendo i previsti controlli presso tutti gli Organismi notificati dell'aliquota programmata. Tali attività sono finalizzate ad assicurare un'idonea formazione dei marittimi imbarcati e la piena rispondenza, ai previsti standard di conformità, degli equipaggiamenti marittimi in uso a bordo del naviglio mercantile.
Inoltre, l'attività di verifica delle tabelle minime d'armamento provvisorie del naviglio mercantile, emesse dalle competenti Autorità marittime territoriali, per accertarne la corrispondenza a quelle definitive analizzate segnatamente al livello quantitativo e qualitativo delle figure professionali di bordo, è stato anch'esso pienamente conseguito con un esito che vede la complessiva corrispondenza di tutte le tabelle provvisorie emesse.
Tali attività, nel loro complesso, sono finalizzate ad assicurare una maggiore prevenzione in termini di sicurezza sul lavoro a bordo del naviglio mercantile, attraverso l'idonea formazione dei marittimi imbarcati e la piena rispondenza, agli standard di conformità, degli equipaggiamenti marittimi in uso a bordo del citato naviglio.

Ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera è l'autorità competente a svolgere le attività di **monitoraggio e informazione del traffico navale** inteso come funzioni di raccolta dati e scambio di informazioni finalizzate a:

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

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

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

Nella sala monitoraggio della Centrale Operativa IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*) sono allestite postazioni operative configurate per l'espletamento delle attività di monitoraggio e informazione del traffico marittimo, in grado di interagire con i vari sofisticati sistemi componenti la piattaforma VTMIS (*Vessel Traffic Management and Information System*), tra i quali si citano:

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

La sicurezza del traffico marittimo, infatti, non può prescindere dalla condivisione delle informazioni possedute da ciascun paese contraente, come avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo delle Capitanerie di porto, sotto l'egida dell'EMSA (*European Maritime Safety Agency*). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati concernenti tracce di unità mercantili, soggetti alla SOLAS, e pescherecci superiori a 15 metri, tra i Paesi del bacino interessato (oltre all'Italia: Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Portogallo - Madeira e Azzorre incluse - Romania, Slovenia, Spagna - Canarie incluse - e Malta) e la stessa EMSA.

Per garantire la sicurezza e l'efficienza dell'intera infrastruttura IT (*Information Technology*) utilizzata per l'operatività del Corpo, è stata assicurata la presa in carico, entro tre ore dalla segnalazione in orario lavorativo, del 98% delle segnalazioni IOC *cyber* (*Indicator of Compromise*) inviate dal Security Operations Center del MIT o di altri Enti, continuando il processo di digitalizzazione dei servizi interni ed esterni.
Il sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe) è strumentale alla trasmissione elettronica di informazioni inerenti agli obblighi di dichiarazione per gli scali nei porti dell'Unione europea, in attuazione del Reg. (UE) 2019/1239. L'avvio operativo e il coordinamento del sistema sono stati realizzati attraverso quattro adempimenti propedeutici:
1. aggiornare il 100% dei dati sottesi agli obblighi di dichiarazione derivanti dalla normativa e dai requisiti nazionali;
2. notificare il 100% delle proposte di introduzione o modifica degli obblighi di comunicazione inseriti nella "Serie dati EMSWe" alla Commissione europea (ex. art. 4, par.1, Reg. (UE) 2019/1239);

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

3. garantire una riunione annuale del Comitato di coordinamento di cui all'art. 4 del d.M. n. 309 del 30 agosto 2023;
4. partecipare a tutte le riunioni dei tavoli di lavoro dedicati c/o l'Unione europea.

Per favorire efficaci interventi e migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri, il Comando Generale si è attivato per ***rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia Costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'Unione europea***.

Tra gli obiettivi operativi conferiti dal Sig. Ministro vi è quello concernente la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo, articolato nelle diverse fasi che tendono tutte a rafforzare la collaborazione tra gli Stati e le organizzazioni di Guardia Costiera, facilitando lo scambio di competenze e buone pratiche per sviluppare soluzioni efficaci alle sfide comuni in materia di sicurezza e *governance* marittima.
Al riguardo, il contributo che la Guardia Costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.
Le previste attività di ***Coast Guard Function*** inerenti alla partecipazione ad almeno una esercitazione addestrativa internazionale, all'attività amministrativa finalizzata a predisporre gli atti necessari per la stipula di un nuovo accordo di cooperazione in materia SAR e alla partecipazione alle iniziative promosse nell'ambito delle Istituzioni comunitarie e internazionali, sono state portate a termine regolarmente.
In tema di rapporti internazionali, l'Italia, attraverso la Guardia Costiera italiana, ha assunto la presidenza dell'European Coast Guard Functions Forum (ECGFF), subentrando al Portogallo. Una transizione che sancisce la leadership dell'Italia nel promuovere la cooperazione tra le Autorità Marittime europee da settembre 2024 a settembre 2025.
Con tale presidenza, l'Italia ha confermato il suo impegno a promuovere la cooperazione internazionale, il coordinamento operativo e lo sviluppo strategico delle funzioni di Guardia Costiera in tutta Europa, garantendo un settore marittimo più sicuro e resiliente.
Inoltre, il 23 e 24 ottobre 2024 si è tenuto a Roma il "*Working level meeting*", con l'obiettivo di preparare i temi che verranno affrontati nel corso dell'assemblea plenaria del *Coast Guard Global Summit* (CGGS), la cui presidenza verrà co-gestita dalla Guardia Costiera italiana e quella giapponese, nello spirito di cooperazione internazionale che da sempre contraddistingue le due organizzazioni.
In tale occasione sono stati predisposti gli atti propedeutici alla definizione delle seguenti tematiche:
1. la salute degli oceani e i cambiamenti climatici;
2. la decarbonizzazione;
3. la *law enforcement*;
4. l'intelligenza artificiale e la consapevolezza del dominio marittimo.

Sono stati, altresì, predisposti gli atti per un accordo di cooperazione SAR con tutti i Paesi che si affacciano sull'Adriatico.
Da menzionare, ancora, i 63 consessi organizzati in materia di sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, che hanno visto la partecipazione dei

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

rappresentanti della Guardia Costiera italiana, come programmato per la specifica fase dell'obiettivo.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

1.9 Garantire l'ottimizzazione della vigilanza, tutela e sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato organizzativo preposto

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *7 "Ordine pubblico e sicurezza",* al programma *7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"* e attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

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

La prima fase del programma d'azione, concentrata prevalentemente nel periodo estivo, è stata avviata dai competenti Capi di compartimento e di Circondario marittimo, con l'emanazione o l'aggiornamento delle apposite ordinanze che disciplinano l'intero settore turistico-balneare, e una successiva azione di controllo, al fine di verificarne la puntuale osservanza. L'obiettivo stabilito per la sicurezza di bagnanti e diportisti (eseguire almeno il 95% dei 152.630 controlli programmati) è stato pienamente raggiunto con 154.944 controlli eseguiti a livello nazionale che, in un contesto di grande afflusso da parte dell'utenza, rappresenta un eccellente traguardo.
L'operazione ***"Mare sicuro"*** - che si è protratta da giugno a settembre - ha visto quotidianamente impegnati, pronti a intervenire in caso di emergenze e pericoli di annegamento, 3.000 donne e uomini del Corpo, oltre 400 mezzi navali e mezzi aerei dislocati lungo le coste del Paese e anche sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore e, a partire dal 2024, sul Lago di Como.
Particolarmente incisivi sono stati gli accertamenti sulla scrupolosa osservanza - da parte dei concessionari, assistenti bagnanti, sodalizi pubblici e privati - delle disposizioni inerenti alla sicurezza della balneazione contenute nelle specifiche ordinanze (servizio di salvamento, zona di mare riservata alla balneazione, corridoi di lancio, segnaletica per mancanza del servizio di salvataggio e per situazioni di pericolo per i bagnanti, ecc.). Nel dettaglio, le azioni di controllo sui comportamenti non conformi alle disposizioni delle citate **ordinanze di sicurezza balneare** e, quindi, di potenziale pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

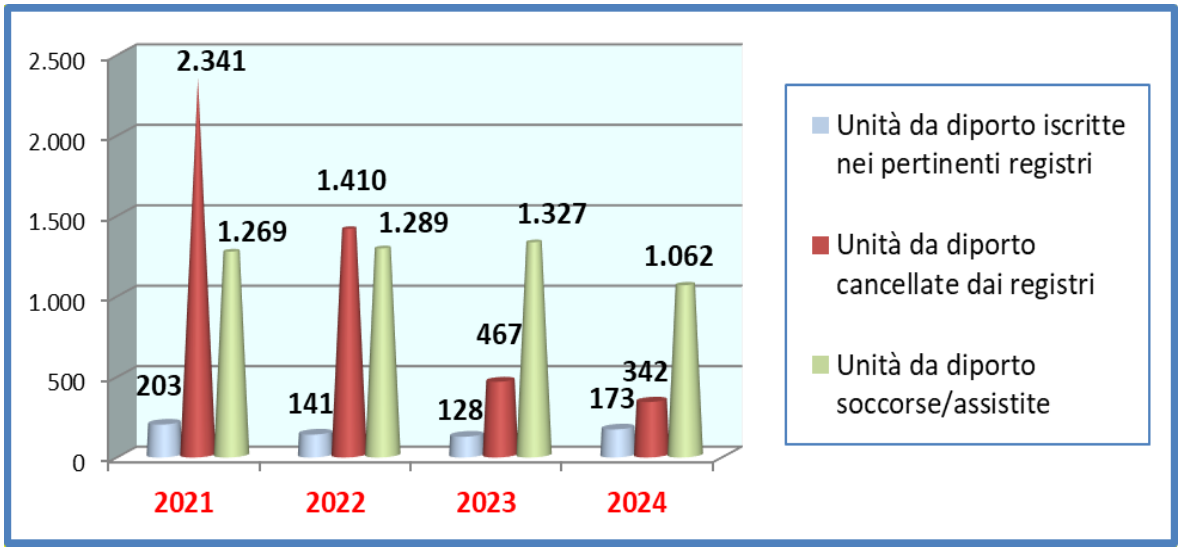
- **40.825** controlli effettuati in mare dalle motovedette, con **1.598** infrazioni rilevate;
- **35.177** controlli a terra eseguiti dal personale militare, con **1.589** infrazioni rilevate.

Ancora in tema di **tutela dei bagnanti**, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata soprattutto nei giorni di massimo afflusso, privilegiando gli interventi delle motovedette costiere negli specchi acquei più frequentati per la balneazione - al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare appositamente riservate - i sopralluoghi sulle spiagge

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

da parte di appositi nuclei di personale militare, in linea con gli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni.
Per quel che concerne, invece, i controlli di sicurezza alle unità da diporto, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è proseguito il progetto "Bollino blu" avviato negli ultimi anni per conciliare le contrapposte esigenze di controllare ed essere controllati. L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi per l'Amministrazione. Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione. Nel 2024 sono stati complessivamente rilasciati 3.442 bollini blu.
Restando in tema di **navigazione da diporto** si evidenziano, nei seguenti grafici, i dati dell'ultimo triennio sulle principali attività svolte al riguardo:

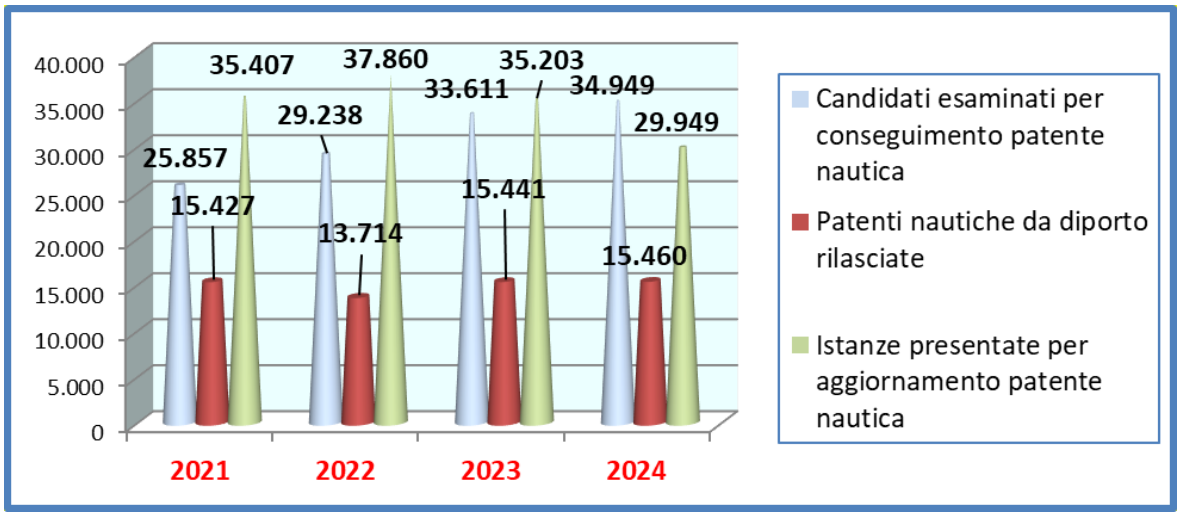
Grafico 3 – Unità da diporto



Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Grafico 4 - Patenti nautiche



Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

Il secondo programma d'azione dell'obiettivo in esame focalizza gli interventi, lungo i quasi ottomila chilometri di costa nazionale, posti in essere dal personale militare dei Comandi territoriali del Corpo per:

- contrastare, in via preventiva e repressiva, gli abusi sul demanio marittimo;
- assicurare il rispetto delle clausole stabilite in sede di concessione demaniale;
- tutelare gli usi comuni del mare ed il libero accesso al litorale fruibile.

I **controlli in ambito demaniale marittimo** sono stati eseguiti, per quanto possibile, come interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori, mediante approfondite ispezioni volte a scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni illecite, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti. Non sono mancati, altresì, gli interventi di natura repressiva, laddove necessario.

Durante la stagione estiva, come accennato in precedenza, i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti e impianti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie e alla normativa di settore. Non meno scrupolosa è stata la verifica delle strutture balneari anche al fine di restituire, in presenza di occupazioni *sine titulo*, gli arenili alla libera fruizione e per garantire, in ogni caso, il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia.
L'attività è stata predisposta sempre di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò allo scopo di procedere celermente alle demolizioni d'ufficio delle eventuali opere abusive.
I pertinenti dati di consuntivo, di seguito riportati, evidenziano l'ottimo grado di raggiungimento dell'obiettivo prefissato (197.200 controlli) ed espongono i provvedimenti di conseguenza adottati che, rispetto allo scorso anno, fanno registrare una generalizzata diminuzione delle infrazioni:

- 195.941 controlli effettuati dal personale a terra, di cui 71.159 per la verifica del libero accesso alle spiagge;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- 456 notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria;
- 163 sequestri penali eseguiti;
- 719 illeciti amministrativi contestati.

L'attività di **controllo in ambito portuale**, come prevista dall'ultimo programma d'azione dell'obiettivo, si è realizzata allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, anche per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti. Per l'obiettivo prefissato sono stati eseguiti 132.456 **interventi**. L'attività ha prodotto 8.617 **accertamenti di illecito** per accessi non autorizzati e divieti di sosta.

Al fine di ***migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima, per garantire la vigilanza e i controlli a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030***, il Comando Generale pone in essere diverse attività quali la lotta agli inquinamenti, la difesa delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso, la tutela delle risorse ittiche.
L'attività in riferimento richiede, anche in questo caso, un'alta e peculiare **specializzazione professionale** del personale dedicato che, per il 2024, prevedeva il coinvolgimento di 270 militari. Le sopraggiunte inidoneità al servizio di taluni discenti hanno determinato la specializzazione di 241 militari, con il parziale raggiungimento dell'obiettivo.
A ciò, si è aggiunta **l'attività di controllo** lungo la fascia costiera e nei luoghi di particolare interesse (aree marine protette, riserve naturali, zone a protezione speciale e siti di interesse comunitario) con azioni di vigilanza, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) e interventi di carattere repressivo verso discariche abusive, sversamenti di navi o scarichi in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.
La **componente navale**, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le altre amministrazioni, ha eseguito in mare la seguente attività, percorrendo 160.000 miglia nautiche ed effettuando 34.264 controlli a tutela dell'ambiente, compiendo in mare le seguenti missioni:

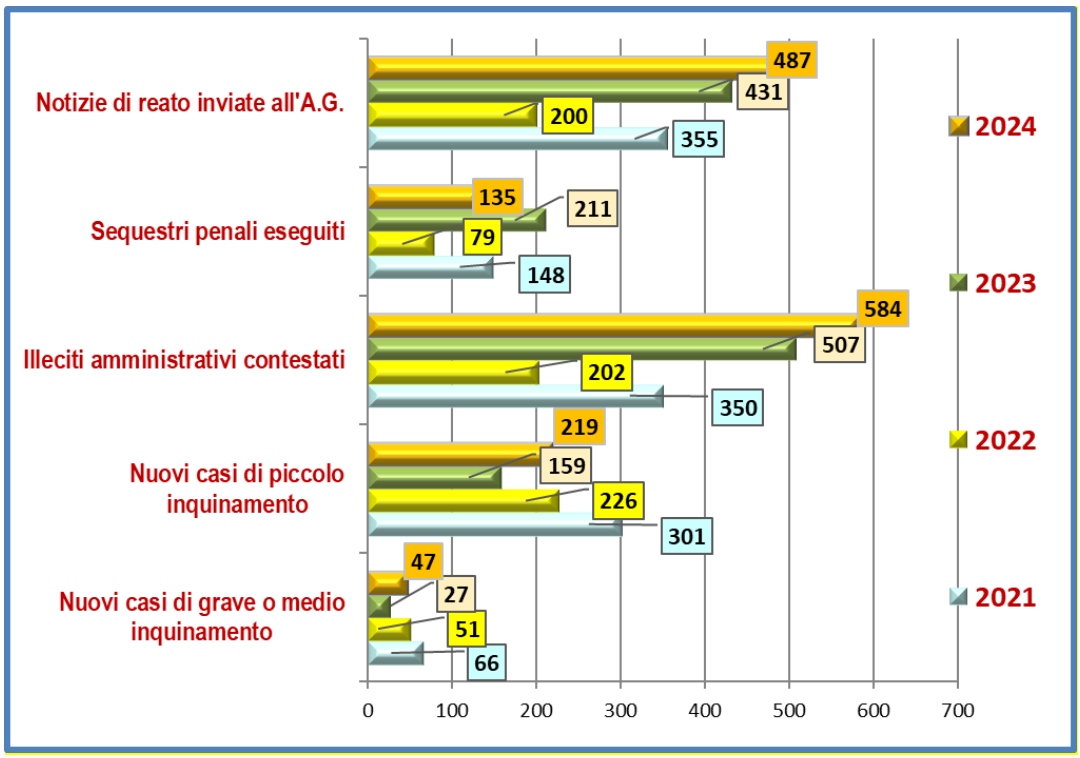
- 20.401 per antinquinamento e vigilanza ambientale;
- 3.376 per il campionamento e monitoraggio delle acque.

La **componente aerea**, invece, ha eseguito 985 ore di volo per svolgere 383 missioni per antinquinamento e monitoraggio acque, vigilanza ambientale e sorveglianza sulle aree marine protette.
Le **squadre di personale a terra**, infine, hanno effettuato complessivamente 116.626 interventi per attività di prevenzione o disinquinamento e 11.120 visite a bordo del naviglio mercantile in attuazione della normativa MARPOL 73/78 (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi). I controlli eseguiti a livello nazionale per la **salvaguardia ambientale** (inclusa l'attività di campionamento delle acque svolta dal personale tecnico dei LAM) sono stati, rispetto ai 143.420 programmati, 143.062, ossia il 99,8%. Pertanto, l'obiettivo del 95% è stato superato.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Nel successivo grafico sono riportate le informazioni inerenti agli esiti dell'attività in questione, messi a confronto con gli analoghi dati del triennio precedente.

***Grafico 5* – Vigilanza e controlli**



Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

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

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

Le missioni relative al patrimonio archeologico sommerso sono state 1.944, mentre 4.638 quelle relative alle biodiversità; complessivamente le missioni eseguite risultano superiori al target massimo previsto (6.582 missioni effettuate su 6.550 programmate).

Ad esse si aggiungono i 1.823 interventi per controllo dei siti e rinvenimento di reperti, nel corso dei quali i militari appartenenti ai cinque Nuclei subacquei del Corpo hanno recuperato 78 reperti storici consegnati alle competenti Soprintendenze.

Relativamente alla **sorveglianza sullo sforzo di pesca** e sulle attività economiche connesse è istituito, presso la Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) che, nell'espletamento dei propri compiti, si avvale delle strutture periferiche presenti presso ciascuna delle 15 Direzioni marittime, denominate Centro di controllo area pesca (CCAP).

Con l'entrata in vigore del nuovo regolamento "controlli" e delle disposizioni europee, oltre ai compiti di monitoraggio e contrasto alle attività illegali sull'intera filiera di pesca, il CCNP è stato individuato quale responsabile della tenuta del

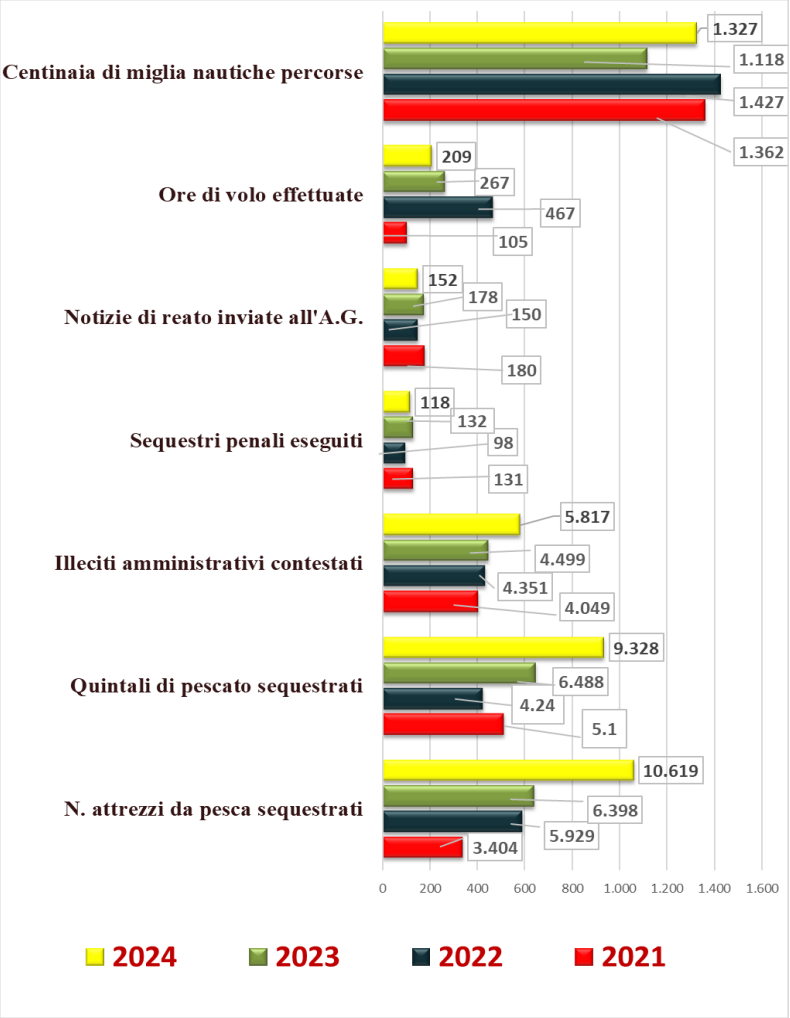
Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Registro nazionale delle infrazioni, dove confluiscono tutti gli illeciti commessi in materia di politica comune della pesca.

Nel 2024 gli interventi di **controllo sulla filiera di pesca**, fisicamente eseguiti sia in mare che a terra, sono stati ***108.607***. L'obiettivo prefissato di *99.750* controlli (95%) è stato, pertanto, raggiunto e superato.

I controlli eseguiti **a terra** da squadre di personale appositamente formato hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso, anche con operazioni complesse coordinate a livello nazionale, per verificarne la tracciabilità e il suo corretto stato di conservazione, a tutela dei consumatori. I controlli effettuati **in mare** a bordo delle unità da pesca hanno riguardato, piuttosto, l'utilizzo delle attrezzature da pesca consentite e la regolarità/validità delle autorizzazioni, dotazioni, equipaggiamenti dei pescherecci stessi.

Grafico 6 – Output **complessivi attività svolta**



Fonte Mit – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica 2 – “Sviluppo di infrastrutture e di reti di trasporto”

Obiettivi strategici correlati:

2.1 Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche in attuazione del PNRR e del “Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico”

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

Il Ministero è impegnato ad esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all’approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori. Tra gli interventi di breve termine sono da ascrivere quelli volti a ridurre le perdite. In quelli a medio termine sono stati previsti quelli finalizzati al completamento delle opere incompiute, ovvero quelli per il mantenimento delle condizioni di sicurezza. Gli interventi a lungo termine sono quelli volti a fronteggiare gli effetti del cambiamento climatico, ovvero quelli che perseguono l’obiettivo dell’ottimizzazione dell’uso della risorsa (ad esempio rendendo economicamente più utile i prelievi dai serbatoi anziché quelli da falda, con conseguente risparmio energetico) o la costruzione di nuovi impianti di pompaggio per migliorare l’equilibrio della rete elettrica e compensare le energie rinnovabili intermittenti (sole e vento), in un quadro di incremento sostenibile delle energie rinnovabili.
Il Ministero ha ritenuto molto importante la strategia generale di interventi nel settore, che però non può prescindere da un riordino della governance dei soggetti concessionari e gestori della risorsa idrica. Occorre, infatti, sia aumentare le risorse umane da destinare al settore sia realizzare rapporti sinergici con le amministrazioni concedenti, non confliggenti con le esigenze di urgente miglioramento della sicurezza delle dighe; infine, per gestire al meglio il complesso quadro di azione e di responsabilità in capo al Ministero, è urgente colmare le carenze della normativa in materia di dighe e controlli sulle opere di derivazione.
L’obiettivo ha previsto l’***adeguamento, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture idriche primarie***, monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi). Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e il rispetto dell’avanzamento previsto nel programma degli interventi, per la realizzazione delle opere finanziate, anche con riferimento al Piano Nazionale degli interventi nel settore idrico. Le attività sono finalizzate ad assicurare l’incremento della disponibilità di risorse idriche nelle zone interessate dai lavori.
Come già negli anni passati, il Ministero ha esercitato ogni azione utile di vigilanza e di impulso diretta ad assicurare un’efficiente e rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali, per quanto di competenza, non svolgendo funzioni di Stazione Appaltante.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

L’attività di monitoraggio “semestrale” sugli interventi, supportata anche da successivi incontri con i soggetti attuatori, ha permesso l’individuazione di situazioni di criticità nell’avanzamento dell’iter procedurale (autorizzativo - realizzativo) con la relativa formulazione di proposte o iniziative per la risoluzione dei problemi riscontrati.
Gli interventi sono i seguenti:

1. **Regione Umbria** (Umbra Acque). Interconnessione della diga del Chiascio ai principali sistemi idrici regionali - Lotto1: collegamento della diga del Chiascio al sistema acquedottistico Perugino-Trasimeno;
2. **Regione Emilia-Romagna** (Consorzio di Bonifica di Piacenza). Traversante Mirafiori in Comune di Rivergaro e Gazzola (PC) - Riorganizzazione funzionale delle derivazioni irrigue nell'aerale Val Trebbia (PC);
3. **Regione Veneto** (Acque Veronesi). Realizzazione dell’adduttrice per l'interconnessione idrica tra Belfiore e Verona Est;
4. **Regione Veneto** (Consorzio di Bonifica Lessinio Euganeo Berico). Interventi per la messa in sicurezza, lo sviluppo e la salvaguardia strutturale del sistema irriguo LEB;
5. **Regione Lombardia** (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi). Impermeabilizzazione del Canale principale Villoresi nei Comuni di Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Anconate, Busto Garolto e Parabiago alle progr. Km 3+494 alla progr. Km 6+086, progr.25+735 alla progr. 35+100;
6. **Regione Puglia** (Consorzio per la Bonifica della Capitanata). Ammodernamento del sistema di acquisizione, elaborazione e trasmissione dati dell'impianto di monitoraggio e telecontrollo dell'adduzione primaria dei distretti 9/10/11 del comprensorio irriguo del Fortore;
7. **Regione Toscana** (Ente Acque Umbre Toscane). Opere di adduzione primaria dal serbatoio sul fiume Chiascio 2° lotto - 2° stralcio - 3°substralcio;
8. **Regione Emilia-Romagna** (Consorzio di Bonifica dell’Emilia Centrale). Realizzazione di una cassa di espansione per laminazione delle piene e accumulo idrico a scopo irriguo Cavo Bondeno in Comune di Novellara (RE);
9. **Regione Veneto** (Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta). Interventi strutturali volti al risparmio idrico, al miglioramento dell’efficienza della rete di canali a cielo aperto e al risanamento delle acque da contaminazione PFAS nei comuni di Cologna Veneta, Zimella, Lonigo e Alonte ricadenti in area rossa. Opere connesse al canale LEB nel bacino Ronego Nord 09_RO_117;
10. **Regione Lombardia** (Consorzio di Bonifica Chiese) Bacinizzazione e riqualificazione idraulica dei canali adduttori principali Roggia Lonata promiscua e Roggia Lonata.

Con riferimento allo stato di avanzamento delle opere ivi presenti, si evidenzia che, per la maggior parte degli interventi, i lavori sono:

- in corso di realizzazione/esecuzione (interventi: 1, con ultimazione prevista per gennaio 2026; 2, con ultimazione prevista per dicembre 2025; 3, con ultimazione prevista per marzo 2026; 7, con ultimazione prevista per ottobre 2025; 10, con ultimazione prevista per marzo 2026);
- in fase di collaudo finale (intervento 4), collaudati (intervento 5), completati ed in fase di collaudo tecnico amministrativo (intervento 6).

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Maggiori criticità hanno riguardato l'intervento numero 8, dove i lavori sono stati sospesi a causa di due eventi alluvionali che hanno interessato le aree di cantiere, rendendo necessaria una perizia suppletiva di variante.

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

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

L'obiettivo strategico comprende numerose e diverse attività, finalizzate al ***recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, all'efficientamento degli edifici pubblici*** e al monitoraggio di progetti previsti dal PNRR (M5C2) e dal Fondo Complementare relativi alla ***costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e per minori*** e nell' attività volte all'***avvio di ogni utile iniziativa alla definizione di un nuovo e moderno "piano casa",*** che si è proposto, per la maggiore resilienza delle città, di recuperare sia zone periferiche caratterizzate da carenza di infrastrutture e servizi nonché da degrado del tessuto sociale, sia zone centrali o semicentrali delle città, adiacenti al centro storico propriamente detto, anche se non contraddistinte da marcate forme di degrado.
Rispetto al recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, nel corso del 2024, è proseguita l'attività di monitoraggio e vigilanza sullo stato di attuazione del programma ***"Programma innovativo qualità dell'abitare"***, finalizzato a realizzare nuove strutture di edilizia residenziale pubblica e riqualificare le aree degradate, con particolare attenzione all'innovazione verde e alla sostenibilità, e il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale.

Il "Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare", istituito dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, articolo 1, comma 437, con la creazione di un apposito fondo, è finalizzato ***a riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici***. Tra gli obiettivi da perseguire ci sono il miglioramento della coesione sociale e della qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, con il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (*Smart City*).

Il successivo comma 438 della legge citata ha previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, fossero definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Per la valutazione delle proposte è stata istituita, presso il Ministero, un'Alta Commissione, composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, rappresentanti designati dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, dall'Associazione nazionale dei comuni italiani, dal Ministero dell'interno, dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il decreto interministeriale 16 settembre 2020, n. 395 ha previsto la possibilità per gli Enti interessati di presentare proposte ("**proposte ordinarie**") con importo massimo di 15 milioni di euro e "**proposte pilota**" con importo massimo di 100 milioni di euro, per un totale complessivo di 3 proposte per ciascun Ente.

Enti destinatari nel programma sono stati:
- le Regioni;
- le Città Metropolitane;
- i Comuni sede di Città Metropolitana;
- i Comuni Capoluoghi di Provincia;
- la città di Aosta e i Comuni con più di 60.000 abitanti.

La legge di bilancio 2021 e le successive disposizioni normative, nonché il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021, hanno destinato al Programma un apporto finanziario di 2,8 milioni di euro, a valere sui fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 5 "Inclusione e coesione" - Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore", Investimento 2.3.

Inoltre, nell'Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio (UE) 10160/21 del 8 luglio 2021 - CID (*Council Implementing Decision*) sono stabiliti *milestone* e *target* per l'attuazione del programma consistenti in:

- 10.000 unità abitative (in termini sia di costruzione che di riqualificazione);
- 800.000 mq di superficie di spazi pubblici interessati.

Con decreto ministeriale 7 ottobre 2021, n. 383, a seguito dei lavori di valutazione dell'Alta Commissione, sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate da Regioni, Comuni e Città Metropolitane, per l'attuazione del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA).
Ciò ha consentito, l'adozione del decreto direttoriale n. 17524 del 29 dicembre 2021, recante l'elenco delle 8 proposte "Pilota" ammesse a finanziamento e il decreto direttoriale n. 804 del 20 gennaio 2022, con il quale è stato individuato l'elenco delle 151 proposte "ordinarie" definitivamente ammesse a finanziamento e sono state stabilite le modalità di erogazione del finanziamento concesso.

Nell'anno 2024, il Ministero, a seguito dell'erogazione dell'acconto a tutti gli Enti beneficiari (Regioni, Città metropolitane e Comuni), ha proseguito la propria attività di monitoraggio e vigilanza sullo stato di attuazione del Programma. Inoltre, i competenti uffici: sono stati impegnati nell'attività di riscontro ai quesiti di varia natura, tecnica e amministrativa, provenienti dagli Enti beneficiari; hanno trasmesso agli Enti note di chiarimento a contenuto generale in relazione al tema

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

delle varianti in corso d'opera e all'utilizzo delle economie derivanti dai ribassi d'asta. A seguito di quesiti più ricorrenti, dal mese di luglio sono state organizzate le audizioni con gli Enti beneficiari, sia in presenza che da remoto, in modo da comprendere meglio le difficoltà manifestate dagli stessi, con particolare riguardo al raggiungimento dei target assegnati nei tempi previsti dal PNRR.

L'Alta Commissione di valutazione, che è stata ricostituita al fine di valutare alcune proposte di rimodulazione progettuale intervenute da parte di vari Enti, si è riunita con cadenza mensile per esaminare tali richieste che sono state tutte accolte positivamente.

Nei casi in cui le richieste di rimodulazione presentate dagli Enti Beneficiari hanno determinato la cancellazione di un intervento (CUP), la modifica/riduzione del finanziamento o il cambio del soggetto attuatore, previsti nella Convenzione originariamente sottoscritta tra l'Ente e il Ministero, si è reso necessario procedere con la definizione di specifici Atti aggiuntivi alle Convenzioni.

Tabella 9 - Stato di attuazione del programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare

Riepilogo fasi di attuazione al 16 dicembre 2024	**FINANZIAMENTO PNRR (EURO)**	**UNITA' ABITATIVE**	**MQ SPAZI PUBBLICI**
FASI DI PRE-ESECUZIONE	1.141.475.559,27	5.588	4.832.963,61
FASE DI ESECUZIONE/COLLAUDO	1.638.963.331,10	8.302	4.781.644,08
Interventi da cancellare	12.533.810,18	26	17.691,00
	2.792.972.700,55	13.916	9.632.298,69

Fonte Mit – Direzione generale per la casa e la riqualificazione urbana

In relazione allo stato di attuazione del programma, la tabella 9 reca una rappresentazione dei dati estrapolati dalla piattaforma REGiS, integrati con quelli desunti da interlocuzioni dirette con gli Enti stessi. Lo schema fornisce una sintetica fotografia dello stato di avanzamento degli interventi ammessi al programma PINQuA, dando rilievo alle differenti fasi operative, nonché delle risorse in termini di importo finanziario impiegate, unità abitative coinvolte e metratura degli spazi pubblici

In relazione allo stato di attuazione del Programma al 31 dicembre 2024, si rileva il ritardo nell'avvio dei cantieri di circa 1/3 degli interventi. Tra le criticità maggiormente evidenziate dagli Enti e che influiscono sulle tempistiche di realizzazione si riportano:

- rilascio delle autorizzazioni delle Soprintendenze Belle Arti, Paesaggio e Archeologica;
- rilascio delle autorizzazioni VIA, VAS e bonifiche ambientali;
- approfondimento del grado di progettazione (da PFTE a definitivo-esecutivo) che hanno richiesto varianti;
- lunghe tempistiche per la verifica della progettazione;
- presenza di abusi da sanare/rimuovere negli immobili oggetto di interventi;
- difficoltà nello spostamento dei nuclei familiari per la realizzazione dei lavori sugli alloggi da riqualificare;
- gare deserte;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- operatori economici impegnati su più interventi PNRR;
- carenza di personale con competenze in materia di rendicontazione e gestione di progetti complessi.

La Direzione competente ha proseguito l'attività di monitoraggio dei cronoprogrammi, segnalando le criticità agli Enti beneficiari al fine di sollecitare, in ottica collaborativa, alcune azioni correttive per assicurare il conseguimento del *target* principale nei tempi previsti dal PNRR.
Al fine di minimizzare il rischio di mancato raggiungimento dei *target* previsti, in particolare con riferimento al numero minimo di alloggi da realizzare, sono state avviate le procedure di scorrimento della graduatoria di merito del programma PINQuA, per l'utilizzo dei fondi recuperati a seguito delle rimodulazioni di alcune proposte.

Nell'ambito del recupero e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, al fine di dare attuazione alle politiche di contrasto al disagio abitativo, il Ministero ha proseguito le attività di monitoraggio degli interventi previsti dal ***"Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica, di proprietà dei comuni e degli ex IACP comunque denominati"***, già avviato da diversi anni.

Il Programma, introdotto dall'articolo 4 del decreto-legge 28 marzo 2014, n. 47 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80, è stato avviato a partire dal 2015, quando con decreto interministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-MEF-Affari regionali) sono stati definiti i criteri per la formulazione degli interventi.
Il Programma è stato articolato nelle seguenti due linee:
- a) **interventi di non rilevante entità (linea a)** finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento energetico. Si considerano di non rilevante entità gli interventi di importo inferiore a 15.000 euro da realizzarsi entro sessanta giorni dal provvedimento regionale di concessione del finanziamento;
- b) **interventi di ripristino (linea b)** di alloggi di "risulta" (ovvero non assegnati) e di manutenzione straordinaria da attuare mediante la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per alloggio:
  - b.1. efficientamento energetico degli organismi abitativi mediante il miglioramento dei consumi di energia e l'innalzamento di almeno una classe della prestazione energetica o la riduzione di almeno il 30% dei consumi registrati nell'ultimo biennio di utilizzazione dell'immobile;
  - b.2. messa in sicurezza delle componenti strutturali degli immobili mediante interventi di adeguamento o miglioramento sismico;
  - b.3. rimozione manufatti e componenti edilizie con presenza di materiali nocivi e pericolosi quali amianto, piombo, ecc.;
  - b.4. superamento delle barriere architettoniche;
  - b.5. manutenzione straordinaria sulle parti comuni dell'organismo abitativo e su quelle di pertinenza;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- b.6. frazionamenti e accorpamenti con rinnovo e sostituzione di parti anche strutturali degli edifici.

Per quanto concerne i profili finanziari, si evidenzia che con il decreto 16 marzo 2015 è stato effettuato il riparto tra le regioni della dotazione iniziale di circa 68 milioni di euro per gli interventi di non rilevante entità di linea *a)* finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento energetico, nel limite di 15 mila euro ad alloggio da assegnare prioritariamente alle categorie sociali individuate dall'articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, sottoposte a procedure esecutive di sfratto.
Con il medesimo decreto è stata inoltre ripartita la disponibilità di circa 400 milioni di euro da destinare agli interventi della linea b) di ripristino e di manutenzione straordinaria anche delle parti comuni, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per ciascun alloggio.
Con riferimento agli interventi di **linea a)**, si sono poi aggiunti ulteriori 25 milioni rinvenienti dall'articolo 14 del decreto-legge 25 novembre 2015 n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9 (c.d. decreto "Giubileo").
Successivamente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 3 ottobre 2018 è stato disposto il rifinanziamento della linea b), utilizzando somme rinvenienti dal Fondo investimenti per le infrastrutture di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, per complessivi 321 milioni di euro.
Tale importo è stato, in particolare, destinato alla copertura parziale del fabbisogno eccedente (non soddisfatto dal precedente riparto) degli interventi di linea *b)* quantificato, nella sua interezza, in 386 milioni di euro a seguito delle rimodulazioni dei programmi di intervento formalizzate dalle regioni.
La dotazione complessiva del Programma di recupero è pertanto pari ad oltre 814 milioni.
Gli interventi di linea a) sono stati ultimati, il Programma infatti destinava risorse solo per le annualità 2014-2017 e le risorse previste dal finanziamento sono state erogate tutte.
Il Ministero monitora lo stato di avanzamento degli interventi di **linea b)** al fine di verificare l'andamento complessivo della programmazione regionale e la capacità di spesa dei singoli soggetti attuatori anche ai fini delle erogazioni delle quote di finanziamento spettanti alle singole regioni e di evidenziare, al contempo, eventuali ritardi e criticità attuative che ne impediscano l'avanzamento e la rapida conclusione.
L'obiettivo per il 2024 ha previsto il monitoraggio degli interventi ammessi a finanziamento, finalizzato al raggiungimento di un significativo avanzamento degli stessi con il completamento di circa 3.157 alloggi e la realizzazione del circa 3.500 alloggi per gli anni successivi fino al 2029. Il dato di rendicontazione ha visto realizzato l'obiettivo, essendo stati monitorati la totalità degli interventi da monitorare (3.157) ed evadere tutte le richieste di trasferimento delle risorse (27) entro i 30 giorni dal loro ricevimento.
Nel corso del 2024 sono pervenute alla Direzione generale competente 6 proposte di rimodulazione degli interventi di linea b). È stata approvata quella presentata dalla Regione Sardegna mentre per le Regioni Lombardia, Campania, Calabria,

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Puglia e Sicilia è necessaria ulteriore documentazione integrativa per la conclusione del procedimento autorizzativo.
In tale contesto va osservato che le rimodulazioni sono spesso conseguenza di una non sempre puntuale e circostanziata programmazione degli interventi di recupero da parte dei comuni e degli *ex* Iacp e di una non sempre compiuta fattibilità tecnico ed economica delle singole proposte.
Gli alloggi ammessi a finanziamento statale sono complessivamente 44.785 e le unità abitative ultimate risultano pari a 15.430, dai dati di monitoraggio, effettuato mediante l'applicativo informatico, in relazione agli interventi di linea *b)* alla data del 31 dicembre 2024.
Alla medesima data, le risorse complessivamente erogate in relazione alla linea *b),* a valere sulle risorse di cui al decreto interministeriale 16 marzo 2015 sono pari a circa 381 milioni di euro, di cui circa 1,3 milioni trasferiti nel 2024.
Per quanto attiene alle risorse stanziate dall'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 pari a circa 321 milioni e ripartite con il decreto ministeriale 3 ottobre 2018 il totale delle risorse trasferite ammonta a circa euro 174 milioni, di euro di cui 6,5 milioni trasferiti nel 2024.

Sul tema della efficienza energetica e riqualificazione degli edifici nell'ambito della componente M2C3 del PNRR, il Ministero è impegnato nell'attuazione e nel ***monitoraggio del Programma Safe green e social*** previsto dal fondo complementare. Il programma, con uno stanziamento di 2 miliardi di euro in totale, è finalizzato ad intervenire sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica con l'obiettivo di migliorare l'efficienza energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, la resilienza e la sicurezza sismica, nonché la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici grazie a diverse azioni.
Si prevede di perseguire:

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

La *governance* del progetto vede l'attivazione di un coordinamento strategico (PCM – Dipartimento Casa Italia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – regioni – Anci – Agenzie) e di agenzie/enti di gestione a livello territoriale per la pianificazione degli interventi di dettaglio e il monitoraggio in corso d'opera. Sono previsti, inoltre, interventi, ritenuti indispensabili, di natura trasversale volti al consolidamento delle competenze tecniche degli enti gestori (mediante la formazione e la diffusione dell'utilizzo dei *Building Information Modelling* BIM, anche con il coinvolgimento di strutture tecnico-scientifiche qualificate) e

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

all’integrazione in ogni fase di attività di strumenti e procedure di controllo dinamiche e orientate alla rimodulazione e al tempestivo riorientamento dei processi, anche mediante il coinvolgimento dei principali organismi di controllo.
Con d.P.C.m. 15 settembre 2021 sono stati individuati gli indicatori di riparto, su base regionale, delle risorse assegnate pari a 2 miliardi di euro per la riqualificazione dell’edilizia residenziale pubblica, stabiliti le modalità e i termini di ammissione a finanziamento degli interventi, disciplinate le modalità di erogazione dei finanziamenti nonché effettuato il riparto tra le Regioni e le Province autonome delle risorse disponibili dal 2021 al 2026.
Nel corso dell’anno 2024, a seguito delle richieste di rimodulazione dei Piani degli interventi formulate dalle Regioni Veneto e Campania, il Ministero ha emanato, previa intesa con il Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei ministri, i relativi decreti approvativi. Successivamente sono state avviate le istruttorie per le rimodulazioni concernenti le Regioni Lombardia, Emilia-Romagna e Sicilia. Inoltre, su richiesta delle Regioni e Province autonome, si è proceduto al trasferimento delle risorse relative all’annualità 2024 pari complessivamente a 350 milioni di euro. Occorre, comunque, segnalare che le risorse relative all’annualità 2023 sono state erogate solo alla Regione Abruzzo che ne aveva fatto richiesta, comunicando l’avvenuto raggiungimento della percentuale prevista dal d.P.C.m. 15 settembre 2021. Poiché le restanti Regioni e Province autonome hanno chiesto le risorse dell’annualità 2023 nel 2024, non è stato possibile procedere al trasferimento degli importi spettanti per mancanza di cassa.
La Direzione generale competente ha chiesto, in sede di assestamento di bilancio (maggio 2024), le somme occorrenti da erogare successivamente.
La tabella sottostante riporta le percentuali di avanzamento dei lavori.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Tabella 10 – Programma Safe green e social

Regione	CUP	Media avanzamento lavori %
Abruzzo	50	47,14
Basilicata	23	57,28
Calabria	49	26,34
Campania	54	28,09
Emilia-Romagna	56	34,52
Friuli-Venezia Giulia	27	56,00
Lazio	55	39,24
Liguria	15	55,95
Lombardia	100	51,46
Marche	46	34,65
Molise	21	49,03
Provincia autonoma di Bolzano	10	73,71
Provincia autonoma di Trento	8	35,56
Piemonte	61	78,32
Puglia	54	40,83
Sardegna	46	47,85
Sicilia	150	74,62
Toscana	48	55,20
Umbria	52	90,00
Valle d'Aosta	1	100,00
Veneto	63	80,00

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

In relazione al tema di efficientamento degli edifici pubblici, il Ministero ha svolto il monitoraggio degli interventi per la costruzione di edifici, riqualificazione e rafforzamento dei beni immobili dell'Amministrazione della Giustizia, ***Efficientamento delle cittadelle giudiziarie*** nell'ambito della componente M2C3 del PNRR. Questa misura mira a ristrutturare e riqualificare strutture inadeguate dell'Amministrazione della Giustizia e si focalizza sulla manutenzione di beni esistenti, consentendo la tutela, la valorizzazione e il restauro del patrimonio storico che spesso caratterizza gli uffici dell'Amministrazione della Giustizia sull'intero territorio nazionale. Oltre all'efficientamento dei consumi energetici, il programma mira inoltre a garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi attraverso l'uso di materiali sostenibili e l'utilizzo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli interventi devono inoltre adattare le strutture per ridurre la vulnerabilità sismica degli edifici.
Gli interventi denominati "grandi manutenzioni" sono attuati dai Provveditorati Interregionali per le opere pubbliche competenti territorialmente e sono trentanove sull'intero territorio nazionale, le cui risorse finanziarie sono a valere sui fondi PNRR per circa 380 milioni di euro. L'elenco dei comuni in cui si devono attuare gli interventi è il seguente: Bari, Bergamo, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Latina, Messina, Milano, Monza, Napoli, Palermo, Perugia, Reggio Calabria, Roma, Trani, Torino, Velletri e Venezia.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Nel 2024 il Ministero ha provveduto ad effettuare la registrazione dei contratti a seguito dell'esame e dell'analisi della documentazione, monitorando la consegna dei lavori, nel rispetto delle milestone e dei target previsti.

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

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

Gli interventi relativi ai padiglioni modello (per adulti) da realizzare sono localizzati nelle città di Rovigo, Vigevano, Viterbo, Civitavecchia, Perugia, S. Maria Capua Vetere (CE), Ferrara, Reggio Calabria (Arghillà), le cui risorse finanziarie sono a valere sui fondi del piano complementare per circa 130 milioni di euro.
Nel corso del 2024, l'Amministrazione ha proseguito il monitoraggio degli interventi nelle varie fasi previste (dall'avvio dei lavori per tutti gli interventi alla stipula dei contratti).

Relativamente alla costruzione e al miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per minori, gli interventi sono localizzati nelle città di Roma, Torino, Airola (Benevento), Bologna.
Nel corso del 2024, il Ministero ha effettuato il monitoraggio degli interventi nelle varie fasi previste (dall'avvio dei lavori per tutti gli interventi alla stipula dei contratti). Si segnala, altresì che, per quanto riguarda il complesso statale di Torino, il Dipartimento di Giustizia Minorile ha richiesto delle modifiche ed integrazioni al progetto di livello definitivo, che sono state recepite. Successivamente è stata avanzata l'ipotesi di un parziale utilizzo dell'Istituto Penitenziario Minorile (IPM) nel corso dell'esecuzione dei lavori, con presenza di detenuti e servizi (relativi e necessari) e del personale di vigilanza preposto. A tal fine è stata elaborata una soluzione tecnica condivisa, subordinata all'ottenimento del parere favorevole del Dipartimento di Giustizia Minorile. Nel corso del 2024 con i decreti-legge n. 19 e n. 113 (convertiti rispettivamente dalla legge 29 aprile 2024, n.56 e dalla legge 7 ottobre 2024, n.143) sono stati previsti un definanziamento o uno slittamento dell'intervento. Pertanto, l'esigenza del mantenimento in esercizio della struttura carceraria e la necessità di ricerca della relativa soluzione tecnica hanno inciso sulla

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

programmazione in origine adottata, che prevedeva l'affidamento dei lavori su un progetto esecutivo elaborato dalla stazione appaltante nel rispetto delle milestone, causando un temporaneo fermo delle attività di sviluppo del progetto esecutivo, che unito al possibile definanziamento dell'intervento hanno impedito al Provveditorato competente di mantenere l'intervento nei tempi inizialmente previsti.

Il Ministero si è impegnato inoltre per ***l'avvio di ogni utile iniziativa alla definizione di un nuovo e moderno "piano casa",*** che si è proposto di recuperare sia zone periferiche, caratterizzate da carenza di infrastrutture e servizi nonché da degrado del tessuto sociale, sia zone centrali o semicentrali delle città, anche se non contraddistinte da marcate forme di degrado, in una ottica di una maggiore resilienza delle città.
Si è inteso introdurre azioni strutturali e programmatiche per la realizzazione di alloggi rispondenti ai principi della flessibilità, del contenimento energetico, dell'uso di materiali ecologicamente compatibili, di processi di costruzione semplici, con l'obiettivo di realizzare:

- le forme di integrazione sociale (*cohousing* intergenerazionale);
- il recupero del patrimonio esistente di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP);
- la riconversione di edifici in disuso;
- l'utilizzo dell'invenduto dell'edilizia privata;
- nuove costruzioni in aree dismesse al fine di limitare il consumo del suolo.

La *governance* del progetto prevede l'attivazione di un coordinamento strategico (Presidenza Consiglio dei ministri, Ministero, Direzione Generale per l'edilizia statale, abitativa e gli interventi speciali - Regioni - Anci - Agenzie) e di agenzie/enti di gestione a livello territoriale per la pianificazione degli interventi di dettaglio e il monitoraggio in corso d'opera. Sono stati previsti, inoltre, indispensabili interventi di natura trasversale volti al consolidamento delle competenze tecniche degli enti gestori (mediante la formazione e la diffusione dell'utilizzo dei *Building Information Modelling* BIM, anche con il coinvolgimento di strutture tecnico-scientifiche qualificate) e all'integrazione, in ogni fase, di attività, strumenti e procedure di controllo dinamiche, orientate alla rimodulazione e al tempestivo riorientamento dei processi, anche mediante il coinvolgimento dei principali organismi di controllo.
L'investimento deve fornire un sostegno per:

- riqualificare, riorganizzare e aumentare l'offerta di *housing* sociale (edilizia residenziale pubblica);
- rigenerare aree, spazi e proprietà pubblici e privati;
- migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle aree urbane e mettere a disposizione servizi;
- sviluppare modelli di gestione partecipativi e innovativi a sostegno del benessere sociale e urbano.

Per l'anno 2024 erano previste, in particolare, le attività finalizzate all'erogazione dei rimborsi in relazione alle richieste pervenute da parte degli enti in base all'avanzamento degli interventi. Tuttavia, al fine di rilevare le maggiori priorità e i fabbisogni sul tema dell'abitare nonché di valutare, conseguentemente, le strategie e gli investimenti da porre in campo, il vertice politico ha effettuato delle consultazioni con i maggiori protagonisti del settore.
Le molteplici proposte pervenute hanno portato all'individuazione di specifiche tematiche che il Ministro ha ritenuto di dover approfondire attraverso la

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

costituzione di specifici tavoli di lavoro, con il coinvolgimento di professionalità interne ed esterne all'Amministrazione, le cui attività sono state coordinate dalla Direzione generale per la casa e la riqualificazione urbana.
Per la predisposizione delle previste linee guida sono stati istituiti tavoli di lavoro che, nel corso dell'anno, hanno portato alla redazione della bozza di decreto sottoposta al vertice politico. L'obiettivo è stato poi riproposto nella Direttiva 2025.

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

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

L'obiettivo ***adozione delle iniziative degli interventi relativi alle "infrastrutture per le ZES", previsti dalla Strategia nazionale per le aree interne, nell'ambito della componente M5C3 del PNRR***, è finalizzato a garantire l'efficacia della riforma che introduce le ZES, evitando ulteriori ritardi nello sviluppo economico nelle zone del Mezzogiorno che dispongono già di una base produttiva.
Il decreto interministeriale 3 dicembre 2021, n. 492 del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale ha ripartito le risorse destinate alla misura M5C3 – Investimento 4 *"Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali"* del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).
I soggetti attuatori degli interventi sono RFI, Anas S.p.A. e alcune Autorità di sistema Portuale, le Autorità di governo delle ZES della Campania, della Sicilia occidentale, della Sicilia orientale, dell'Abruzzo, Ionica e Adriatica.
Con la Decisione di esecuzione del Consiglio dell'8 luglio 2021 relativa all'approvazione della valutazione del Piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, l'investimento M5C3-1.4 è stato modulato con una milestone e due target di rilevanza UE, come di seguito riportato, per una dotazione finanziaria complessiva pari a 630 milioni di euro.

Tabella 11- Investimenti infrastrutturali per le ZES

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

Fonte Mit –Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Nel corso del 2024, sulla base della documentazione pervenuta e dei dati inseriti dai soggetti attuatori sul sistema ReGiS, risulta che il primo target associato alla misura (M5C3-12), avvio dei lavori per almeno 41 interventi, è stato conseguito entro la scadenza prevista.
Il target in questione prevede 41 interventi così suddivisi per tipologia:

- 22 di ultimo miglio;
- 15 di urbanizzazione e digitalizzazione della logistica;
- 4 di resilienza dei porti.

L'obiettivo è stato raggiunto attestando in una prima fase l'effettivo avvio dei lavori per 50 interventi, su 54 complessivi. Il prossimo obiettivo è il target finale M5C3-13 di conclusione dei lavori entro il 30 giugno 2026.
Come è noto, nel corso del 2024, sono intervenute alcune revisioni al PNRR, in particolare, nel mese di novembre 2024, è stata approvata una nuova revisione del Piano che ha interessato, anche la misura M5C3 Inv. 1.4 "Investimenti infrastrutturali per la Zona Economica Speciale (ZES)". Sarà pertanto necessario apportare modifiche al numero dei progetti, alla loro struttura e classificazione e alle risorse finanziarie disponibili, che subiranno una riduzione da 630 milioni di euro a 563,5 milioni di euro.

2.4 Revisione della governance portuale

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto",* ai programmi *13.9 "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne" e 27. "Aumentare la competitività degli scali portuali migliorandone l'accessibilità lato mare e lato terra"*.

La *governance* dei porti e le Autorità di sistema portuale hanno evidenziato la necessità di provvedere ad una loro complessiva ridefinizione. Allo scopo, l'obiettivo prevede, per l'anno 2024, ***l'elaborazione di proposte normative ed amministrative***.
La struttura competente del Ministero ha svolto un'attività propedeutica al fine di delineare l'orizzonte di intervento. In appositi incontri sono state sviluppate le seguenti tematiche:

- Evoluzione normativa negli anni;
- Attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) per l'identificazione dei punti di criticità;
- Disamina dell'Organizzazione attuale dell'AdSP e poteri amministrativi;
- Assetti organizzativi delle AdSP con i relativi modelli di approccio;
- Strumenti attuali di governance e di regolamentazione;
- Modelli attuali di gestione e controllo.

Tale lavoro di conoscenza e discussione è stato propedeutico per la predisposizione, nell'anno 2025, della proposta finale normativa ed amministrativa relativa alla ridefinizione dei sistemi di *governance* dei porti e delle AdSP.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

2.5 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l'efficienza

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica"* al programma *14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali"*.

In tale ambito il Ministero, al fine di migliorare la mobilità sulle reti stradali, ha promosso in particolare la vigilanza e il monitoraggio delle opere delle Concessionarie autostradali e delle strade di interesse nazionale, gestite da Anas S.p.A, declinando le attività in due obiettivi.

Con riferimento alle infrastrutture delle ***concessionarie autostradali***, l'obiettivo prevede:

1. l'attività di vigilanza sugli interventi in corso di esecuzione;
2. il supporto al Commissario straordinario per l'attuazione del sistema di monitoraggio dinamico per le autostrade A24 e A25;
3. il supporto al Commissario straordinario per l'adeguamento energetico del traforo del Gran Sasso.

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, attraverso: visite ispettive in loco; supporto tecnico-amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori; predisposizione di apposite riunioni e incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.
Il Ministero ha richiesto alle Società Concessionarie di trasmettere, con cadenza mensile, le schede con i dati sugli avanzamenti dei lavori, al fine di verificarne il corretto andamento e intervenire, ove possibile, nella risoluzione di eventuali problemi ostativi. Oltre ad acquisire tali informazioni, le competenti strutture del Ministero hanno provveduto ad effettuare riscontri sui lavori in corso di esecuzione, in occasione del secondo semestre, tramite gli Uffici Ispettivi Territoriali, i quali hanno redatto apposite relazioni sui singoli interventi.

In generale, come riportato nella tabella seguente, considerando i 10 interventi, nel 2024, è stata conseguita una produzione superiore a quella prevista del 8,56%.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

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

Importi in milioni di Euro

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione stimata al 31/12/23	Previsione annuale 2024	Importo produzione complessiva stimata al 31/12/24	Avanzamento percentuale stimato lavori al 31/12/24	Importo produzione semestrale stimata al 30/06/24	Consuntivo al 30/06/2024	Importo produzione semestrale stimata al 31/12/24	Consuntivo al 31/12/2024	Produzione totale al 31/12/2024
1	**Autostrada A15 Parma - La Spezia e Raccordo autostradale Fontevivo - Nogarole Rocca.** Tibre. 1° lotto: Fontevivo - Trecasali - Terre Verdiane	272,20	267,70	2,20	269,90	99,16%	0,30	0,00	1,90	0,80	268,50
2	**Autostrada A8 Milano - Varese.** Ampliamento alla quinta corsia nella tratta tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate. Lotto 2	80,40	67,00	13,40	80,40	100,00%	10,40	8,60	3,00	6,30	81,30
3	**Autostrada A1 Milano - Napoli.** Ampliamento terza corsia tratta Firenze sud - Incisa. Lotto 2 +1 s	327,90	56,60	55,00	111,60	34,03%	26,00	26,60	29,00	28,40	112,20
4	**Autostrada A4 Milano - Brescia.** Realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni. Lotto 1	169,90	155,90	8,60	164,50	96,82%	3,50	4,50	5,10	4,70	164,70
5	**Autostrada A1 Milano - Napoli. Tratta Casalecchio di Reno - Sasso Marconi.** Ripristino tratta centrale della galleria monte Mario, km207+500 autostrada A1	76,30	3,10	11,60	14,70	19,27%	4,70	9,60	6,90	13,80	26,40
6	**Autostrada A14 Bologna - Taranto.** Ampliamento alla quarta corsia della tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna. Lotto 0B.	18,50	0,00	18,50	18,50	100,00%	5,90	8,80	12,60	17,60	26,40
7	**Autostrada A1 Milano - Napoli. Quarta corsia Modena - Bologna.** Prolungamento della corsia sud della Tangenziale Sud di Modena nel tratto tra lo svincolo S.S. 12 e il casello autostradale di Modena sud.	59,90	3,90	23,10	27,00	45,08%	8,40	7,60	14,70	12,80	24,40
8	**Autostrada A7 Serravalle - Genova.** Nodo autostradale di Genova. Tunnel subportuale urbano di attraversamento della città di Genova. Lotto A0.	7,90	2,00	5,90	7,90	100,00%	4,70	4,40	1,20	2,00	8,40
9	**Autostrada A7 Serravalle - Genova.** Adeguamento del Nodo di San Benigno lotto 2	28,60	17,00	6,30	23,30	81,47%	3,70	1,20	2,60	0,70	19,00
10	**Gronda di Genova. Lotto 0A.**	10,60	1,40	5,00	6,40	60,38%	2,00	2,80	3,00	1,20	5,40
	Totale	1.052,20	574,60	149,60	724,20	68,83%	69,60	74,10	80,00	88,30	736,70

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Con riferimento alla ***vigilanza e il monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da Anas S.p.A***., l'obiettivo del Ministero prosegue anche per l'anno 2024.
Le attività di vigilanza sull'esecuzione delle opere comprese nel Programma degli interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016, in attuazione dell'articolo 15-ter del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229 e delle ordinanze del Dipartimento della protezione civile.
Il soggetto attuatore è l'apposita struttura di Anas S.p.A., che interviene prioritariamente sulla manutenzione o sulla sostituzione delle opere esistenti, per migliorarne la funzionalità, mettendo in sicurezza i punti di collegamento che rivestono una funzione di vitale importanza per l'economia dei territori, con l'obiettivo di decongestionare e fluidificare il traffico, rendendo più agevoli gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci.
Il Ministero assicura il coordinamento operativo e il monitoraggio come stabilito dalle ordinanze n. 408/2016 del Programma (Piano sisma 2016) e n. 444/2017, e pertanto esegue, attraverso sopralluoghi sui cantieri, periodiche verifiche di carattere tecnico ed amministrativo, volte a verificare lo stato di realizzazione degli interventi e la coerenza rispetto alla programmazione.
Il Programma, organizzato per classi di intervento e ordine di priorità, è focalizzato sugli interventi minimi da attuare per il pronto rispristino e messa in sicurezza della viabilità direttamente danneggiata dagli eventi sismici e non attua dunque interventi urgenti per la tutela e l'incolumità di beni e persone, né quelli di completamento della ricostruzione delle infrastrutture o di loro miglioramento. Gli interventi previsti nel Programma risultano ripartiti tra le Regioni in proporzione all'estensione della rete stradale interessata dagli eventi sismici, oltreché dalla severità delle azioni a cui sono state soggette le opere.
Negli anni è stato necessario rimodulare il Programma e in particolare, a partire dal 2021, è stato creato l'ottavo Stralcio del Programma in piena continuità metodologica e operativa con le attività condotte dal 2016, anche per l'attuazione degli interventi del Piano complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016.
Tale stralcio ha previsto l'attuazione di 16 interventi, di cui 10 finanziati per sola progettazione per un importo pari a circa 37 milioni di euro e 6 finanziati per lavori per circa 140 milioni di euro.
L'Anas S.p.A. ha evidenziato la necessità di rimodulare le previsioni del Programma per articolare singoli interventi in più stralci funzionali al fine di velocizzare la loro realizzazione e renderla compatibile con le risorse messe a disposizione dal Ministero, nell'ambito del Contratto di Programma. Pertanto, il Ministero ha approvato, rispettivamente, la prima, seconda, terza e quarta rimodulazione degli interventi dell'ottavo Stralcio del Programma.
A seguito delle ordinanze che, sin dal 2023, hanno ampliato il piano degli interventi dell'ottavo stralcio del Programma, il piano prevede attualmente 40 interventi per un investimento complessivo di 2.885 milioni di euro ed è stato finanziato per 1.119 milioni di euro, di cui 188 milioni di euro sono a valere sul Piano nazionale complementare Aree Sisma, per l'esecuzione dei lavori e per la progettazione di nuovi interventi.
Le Regioni oggetto degli interventi sono: Umbria, Lazio, Abruzzo e Marche.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Con riferimento ai 7 stralci del Programma, comprendenti gli ulteriori interventi in priorità 4, risultano:

- appaltati i lavori per la realizzazione di 1046 interventi, per un importo di investimento pari a 923 milioni di euro, corrispondente al 78,0% dell'intero importo finanziato;
- aperti i cantieri per realizzare 983 interventi, per un importo di investimento pari a 868 milioni di euro, corrispondente al 73,2% dell'intero importo finanziato per i 7 stralci del programma;
- ultimati i lavori per la realizzazione di 816 interventi, per un importo di investimento pari a 601,9 milioni di euro, corrispondente al 50,7% dell'intero importo finanziato per i 7 stralci del programma.

Con riguardo all'attuazione dei 7 stralci del Programma sopra esposta e con riferimento alla rendicontazione di confronto di giugno e dicembre 2023 e di giugno 2024, è stato riscontrato un aumento del numero degli interventi appaltati, del numero degli interventi aperti o in fase di avvio e del numero degli interventi ultimati, pertanto un avanzamento del Programma. In termini percentuali tale avanzamento non parrebbe trovare riscontro nelle previsioni delle pluriannualità, a causa dell'aumento dei prezzi, che ha rallentato le lavorazioni per l'adeguamento necessario degli importi, e delle economie registrate a seguito dell'ultimazione degli interventi, che hanno comportato le necessarie rimodulazioni del Programma da parte di Anas S.p.A..
In conclusione, si denota, anche se in rallentamento, l'avanzamento dell'attuazione degli interventi dei 7 stralci del Programma, soprattutto analizzando la situazione di rendicontazione al giugno 2024, piuttosto che quella di previsione del secondo semestre 2024 e degli anni 2025 e 2026.

2.6 Completamento dei corridoi europei

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto",* al programma *13.2 "Autotrasporto ed intermodalità".*

Affidato a due strutture dipartimentali del Ministero, l'obiettivo per l'anno 2024 prevede ***l'adozione di iniziative utili alla prosecuzione degli interventi già in corso e di quelli di prossima attivazione relativi al completamento dei corridoi infrastrutturali ricompresi nella rete transeuropea dei trasporti***, con la predisposizione delle iniziative necessarie per gli interventi in corso e di prima attivazione.

Le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dall'articolo 170 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, quelle prive di sbocchi al mare e le periferiche.
Nell'anno 2024, il Ministero ha assicurato la propria partecipazione al Gruppo "Trasporti intermodali" che ha concluso i propri lavori nel mese di giugno con l'adozione del nuovo Regolamento sulle Reti TenT (UE 2024/1679). Tale

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Regolamento contiene la nuova mappatura dei terminali merci multimodali esistenti a servizio della rete transeuropea.

Il Regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, entrato in vigore il 18 luglio 2024, a seguito di un complesso negoziato, aggiorna il quadro politico alla luce delle sfide e degli obiettivi per la società individuati nel Green Deal europeo e nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, fornendo, inoltre, un solido quadro di governance per la rete TEN-T. Esso disegna, altresì, la nuova configurazione della rete transeuropea di trasporto e dei nove Corridoi di trasporto europei, in taluni casi modificati anche nella loro denominazione, dei quali cinque attraversano la penisola italiana da nord a sud e da est a ovest:

1. Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
2. Corridoio Mediterraneo;
3. Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico;
4. Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo;
5. Corridoio Balcani occidentali-Mediterraneo orientale.

Ai nove Corridoi si aggiungono due priorità, cosiddette priorità orizzontali:

1. l'ERTMS, *European Rail Traffic Management System / European Train Control System,* sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo, (progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità);
2. lo Spazio marittimo europeo, EMS, *European maritime space,* disciplinato dalla Direttiva 2014/89/UE, che ha istituito un quadro per la Pianificazione dello spazio marittimo, con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine.

Il testo del Regolamento contempla nuovi requisiti e misure per il completamento della rete transeuropea dei trasporti in tre orizzonti temporali stabiliti:

1. 2030 per la rete di rango Centrale (*Core*);
2. 2040 per la rete Centrale estesa (*extended Core*) di nuova introduzione che insieme costituiscono i tracciati dei Corridoi;
3. 2050 per la rete di rango Globale (*Comprehensive*).

I parametri tecnici rafforzati saranno fondamentali per contribuire alla riduzione delle emissioni dei trasporti del 90% e sono monitorati dai Coordinatori nell'ambito del Piano di Lavoro che dovrà essere redatto nel 2025, di concerto con gli Stati membri, per poi essere pubblicato nel 2026 a seguito dell'approvazione dei Ministri.

Il Ministero, per ogni Corridoio, ha individuato:

- il processo di monitoraggio del raggiungimento degli standard tecnici;
- le sezioni ferroviarie mancanti pianificate o in costruzione;
- lo stato dell'arte della conformità dei requisiti ferroviari, stradali, portuali e aeroportuali;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- lo stato dell'arte della conformità dei requisiti dei terminali ferroviario-stradali e dei nodi urbani;
- i principali progetti e i relativi finanziamenti UE nel periodo 2021-2027, nonché gli investimenti e i fabbisogni.

In particolare, a titolo esemplificativo, sono qui di seguito riportate alcune dettagliate informazioni, fornite dalla struttura competente, per il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, asse portante per l'Italia, dal Brennero alla Sicilia.
I Paesi attraversati dal Corridoio sono: Finlandia, Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. Il nuovo assetto della rete, intervenuto con l'adozione del Regolamento, rileva l'inclusione del porto di Civitavecchia, priorità nazionale conseguita dopo un lungo negoziato, che si unisce ai dieci porti *core* marittimi della rete TEN-T italiana che fanno parte di questo Corridoio (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo con Termini Imerese, Taranto) tra i complessivi quindici *core* localizzati sul territorio nazionale. Inoltre, nel tracciato del Corridoio le sezioni ferroviarie "Ponte Gardena-Fortezza-Brennero convenzionale", "Firenze-Roma convenzionale (linea storica)", "Pomezia-Formia-Aversa-Cancello", "Acerra-Cancello", "Taranto-Sibari-Paola" e "Messina-Fiumetorto (linea costiera)" sono state elevate a rango di rete Centrale Estesa. È stata inserita anche la nuova linea merci e passeggeri "AV Battipaglia-Praia". Ciò ha incrementato la rete ferroviaria del Corridoio di circa 1.120km.
Per quanto concerne i nodi, gli aeroporti *core* che ricadono sul Corridoio sono rimasti invariati e sono i seguenti cinque: Bologna, Cagliari, Napoli, Palermo e Roma Fiumicino; i terminali ferroviario-stradali *core* sono, invece, dieci: Ancona-Jesi, Bari, Bologna, Santo Stefano di Magra (di nuova introduzione), Livorno-Guasticce, Nola, Marcianise Maddaloni, Prato, Pomezia, Verona. Infine, integrando la rete dei nodi urbani vigente, sono presenti sul Corridoio ventitré nodi urbani con oltre 100.000 abitanti e/o capoluoghi di Regione.
Il tracciato del Corridoio è quasi completamente inserito anche nel Corridoio Militare Centro-Meridionale quale asse di rilevanza per il trasporto e le movimentazioni militari per attuare con priorità la Mobilità Militare.
Per il Corridoio è stato individuato un coordinatore, supportato nell'espletamento dei propri compiti dal "Forum di Corridoio", partecipato dai rappresentanti degli Stati membri interessati e da tutti gli stakeholder coinvolti. Ciascun coordinatore, designato per singolo Corridoio e per le due priorità orizzontali ERTMS e EMS, redige entro il 19 luglio 2026 e, successivamente, ogni quattro anni, un piano di lavoro che illustra dettagliatamente lo stato di attuazione del Corridoio, la conformità ai requisiti dettati dal regolamento e le priorità per il suo sviluppo futuro.

2.7 Revisione del sistema concessorio

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistiche,* al programma *14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali".*

L'obiettivo prevede ***l'elaborazione di proposte normative e amministrative volte alla revisione organica del sistema delle concessionarie autostradali***. A tal fine il Ministero si è impegnato nell'elaborazione di una proposta da sottoporre all'approvazione del vertice politico, volta al miglioramento della sicurezza dei servizi rivolti agli utenti della strada. Gli uffici competenti hanno fornito il supporto

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

all'Ufficio legislativo per l'emanazione di disposizioni afferenti al settore stradale e autostradale con provvedimenti relativi ai seguenti ambiti:

- attuazione delle disposizioni comunitarie afferenti al sistema delle eurovignette;
- attuazione delle disposizioni comunitarie afferenti ai trasporti eccezionali;
- partecipazione al Comitato tecnico per l'attuazione delle norme comunitarie in materia di smart road;
- analisi per l'applicazione delle disposizioni di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'individuazione dei servizi essenziali.

Nel corso dell'anno 2024 sono state inoltre effettuate la raccolta e la sistematizzazione dei dati afferenti a diverse attività quali:

- i dati fisici della rete autostradale di cui al catasto delle autostrade;
- i dati di traffico sulla rete autostradale attraverso il censimento annuale della circolazione;
- i dati sui pedaggi autostradali relativamente alle tariffe unitarie applicate alle singole tratte pedaggiate e alla lunghezza delle medesime;
- i dati relativi agli importi dovuti per canoni di concessione e sub concessione;
- i dati relativi all'erogazione dei contributi statali per la realizzazione delle opere infrastrutturali;
- i dati relativi alla carta dei servizi e agli indicatori di qualità.

Le proposte normative sono risultate subordinate all'emanazione delle specifiche disposizioni in materia da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti e alla definizione delle procedure di aggiornamento dei Piani Economico - Finanziari delle Società Concessionarie Autostradali, che dovranno tenere conto delle disposizioni introdotte dalla legge n.193/2024 (Legge Concorrenza).

2.8 Misurare ed analizzare gli andamenti dei dati di traffico relativi alla mobilità di persone e merci utili per individuare i fabbisogni infrastrutturali e pianificare lo sviluppo delle reti di trasporto

L'obiettivo risulta collegato alla missione *14 "Infrastrutture pubbliche e logistica*" e afferisce al programma *14.11 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali e alla missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"* e afferisce al programma *13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto"*.

L'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali e la conseguente pianificazione degli sviluppi delle reti di trasporto non possono prescindere da una precisa misurazione ed analisi dei dati di traffico; pertanto, con tale obiettivo si è inteso ***predisporre periodicamente un set strutturato di dati di traffico per l'alimentazione di un database di monitoraggio e analisi degli stessi***.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Gli uffici competenti dei Dipartimenti coinvolti hanno collaborato per attivare la raccolta, la misurazione e l'analisi dei dati di traffico per l'alimentazione di un database di monitoraggio.
Il gruppo di lavoro, appositamente costituito e denominato "Osservatorio sulla mobilità di passeggeri e merci", ha analizzato e consolidato dapprima, i dati già pubblicati nei rapporti trimestrali dell'Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci della Struttura Tecnica di Missione e poi ha proceduto ad un ampliamento e approfondimento dei dati e alla strutturazione del *datalake*, una piattaforma informatica per la raccolta, la misurazione e l'analisi di un set standardizzato di tali dati. Per la realizzazione della piattaforma, la Struttura Tecnica di Missione ha stipulato un apposito affidamento a RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A., società *in-house*, incaricata di fornire supporto non solo nelle attività di raccolta, analisi e monitoraggio di dati e statistiche, ma anche nella valutazione di progetti e programmi di investimento relativi ai settori portuale, logistico e dei trasporti.
Nel corso del 2024 è stato completato il prototipo del *datalake* che raccoglie ed elabora i dati messi a disposizione dai competenti uffici e dagli stakeholder coinvolti, permettendo di misurare e analizzare gli andamenti del traffico relativo alla mobilità di persone e merci utili per le attività di pianificazione strategica del Ministero. A dicembre è stato attivato l'ambiente di produzione del sistema informatico.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica 3 – "Aumento dell'efficienza del sistema dei trasporti"

Obiettivi strategici correlati:

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

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"* al programma *13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"*.

L'obiettivo strategico riguarda, in particolare, gli interventi relativi al ***rinnovo autobus TPL*** (previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M2C2 del PNRR), al ***rinnovo treni TPL*** (previsti dal PNRR), al ***trasporto rapido di massa*** (nell'ambito della componente M2C2), alla ***ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario***.
Sempre nell'ambito del trasporto pubblico locale è stato dato avvio agli interventi relativi alle ***ciclovie urbane***, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e al ***rafforzamento delle linee ferroviarie regionali*** finanziati dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR.
Il parco autobus italiano per il trasporto pubblico presenta un'età media notevolmente superiore a quello europeo (10,5 anni contro i 7 anni dell'UE) e consta di 42.000 veicoli, di cui quasi il 90% è a benzina, diesel e *dual fuel* e più del 40% è costituito da veicoli ad alte emissioni (Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4).
L'obiettivo consiste nell'adozione delle iniziative per il rispetto delle *milestones* e dei *target* relativi ***rinnovo autobus TPL*** con veicoli alimentati a Gas naturale liquefatto (GNL) e Gas naturale compresso (GNC), quindi a metano, destinati al trasporto extraurbano ed interurbano

I beneficiari delle risorse sono le Regioni. Tale misura integra quanto previsto dal PNRR (acquisto di autobus elettici e ad idrogeno) recuperando la possibilità di acquisto di mezzi ad alimentazione a metano e contribuendo in modo determinante a favorire la transizione ecologica nell'attività di rinnovo del parco mezzi adibito al trasporto pubblico locale.

Gli obiettivi specifici sono:
- il miglioramento della qualità e disponibilità dei servizi di trasporto pubblico per disincentivare l'uso di veicoli privati;
- l'aumento del comfort degli utenti e dell'attrattiva dei servizi di trasporto pubblico su strada;
- il miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'utilizzo di carburanti verdi e tecnologie innovative, in linea con gli accordi internazionali e le disposizioni normative dell'Unione europea;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- la promozione della politica di coesione attraverso la riduzione del divario nazionale a seguito dell'aumento delle attrezzature per autobus nel Mezzogiorno.

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

Nel corso del 2024 sono state curate le procedure relative all'avanzamento dell'investimento finanziato sul Piano Complementare relativo al "*Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - BUS"* e sono state altresì espletate le procedure finalizzate ad assicurare un efficace monitoraggio degli interventi su BDAP - Banca Dati amministrazioni Pubbliche, attraverso interlocuzioni dirette con i soggetti beneficiari ed il Ministero dell'economia e delle finanze.

Nel rispetto degli obiettivi assegnati sono stati rilasciati tre nulla-osta relativi a pagamenti intermedi richiesti dalle Regioni Liguria e Lazio per circa 30,9 milioni di euro. In particolare, sono stati erogati alla Regione Liguria circa 7,5 milioni di euro, per l'acquisto di 20 autobus dei 36 programmati e alla Regione Lazio circa 23,6 milioni di euro per l'acquisto di 99 autobus dei 178 programmati.

Il decreto-legge 2 marzo 2024, n.19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n.56, ha disposto una riduzione dell'autorizzazione di spesa per 20 milioni di euro per l'anno 2024 e per 40 milioni di euro per l'anno 2025 sul programma "*Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - BUS*", con il conseguente azzeramento degli impegni già assunti in precedenza con risorse del PNC a favore delle seguenti istituzioni Regione Siciliana, Regione Toscana, Regione Campania, Regione Lazio, Regione Sardegna. Inoltre, ulteriori tagli sono stati approvati, per il 2025, con la legge 30 dicembre 2024, n.207.

Tenuto conto che le riduzioni di spesa e quindi, gli azzeramenti degli impegni contabili, riguardano anche alcune Regioni che hanno raggiunto in tempo utile le obbligazioni giuridicamente vincolanti, al fine di garantire comunque il pagamento delle risorse spettanti nel rispetto di quanto previsto dal d.M. 2 agosto 2021, n.315 si è reso necessario modificare il riparto delle risorse del medesimo decreto ministeriale, imputando la riduzione di spesa, in via prioritaria, alle Regioni che non hanno raggiunto gli obiettivi assegnati dal predetto decreto.

È stato predisposto a tal fine il d.M. 23 dicembre 2024, n. 335 di rimodulazione del suddetto d.M. n. 315/2021.

L'importo complessivo assegnato sul finanziamento statale, a seguito della citata rimodulazione, è pari a circa 538 milioni di euro, di cui circa 466 milioni di euro le risorse contrattualizzate alle scadenze previste.

Le strutture ministeriali hanno evidenziato la necessità di incrementare le unità di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione degli interventi del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari ed alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse, come previsto dai decreti e circolari MEF in materia, dal Si.Ge.Co. del PNRR del Ministero e dai relativi decreti di finanziamento.

L'attuazione e monitoraggio degli interventi relativi al ***rinnovo treni TPL***, nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, è finalizzato al potenziamento e all'aumento di efficienza di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati; l'attività, che si sostanzia nel finanziamento delle regioni e degli enti locali, si articola in due fasi: quella iniziale e quella a regime.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Nella fase iniziale, è necessaria un'azione di assistenza e di stimolo, nei confronti delle regioni e degli enti locali, affinché presentino le istanze progettuali con le modalità e nei tempi previsti. La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli enti beneficiari, propedeutica all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale. L'obiettivo collegato a tale attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.
A regime, è necessaria un'attenta opera di monitoraggio e vigilanza sugli enti attuatori degli interventi, provvedendo all'erogazione delle quote di cofinanziamento previste, solo a seguito:

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

È prevista la sospensione dei finanziamenti ove si accerti che gli interventi eseguiti non siano corrispondenti a quelli ammessi a contributo e la ripresa delle erogazioni solo se l'Ente beneficiario garantisce la sua quota di cofinanziamento a copertura delle varianti che comportino maggiori costi. L'obiettivo è quello di far procedere speditamente le opere ammesse a finanziamento.
Nel corso del 2024 sono state curate le procedure relative all'avanzamento della misura finanziata. In particolare, è stato accertato il conseguimento della *milestone* prevista dal PNRR al 31 dicembre 2024 con l'acquisizione della Dichiarazione di conformità CE per un numero di treni pari almeno al minimo previsto dal Piano (25) e sono state avviate apposite interlocuzioni con i soggetti beneficiari, finalizzate ad acquisire dati ed informazioni relative al fabbisogno di ulteriori unità di materiale rotabile da finanziarie, qualora si rendessero disponibili risorse PNRR aggiuntive rispetto a quelle ripartite con il d.M. 9 agosto 2021, n. 319.
In effetti, a seguito della rimodulazione del PNRR, approvata nel dicembre 2023, sono stati messi a disposizione per l'acquisto di materiale rotabile da destinare ai servizi regionali ulteriori 700 milioni di euro a valere sulla Misura 7-C1-Investimento 11 - Repower-EU. È stato di conseguenza predisposto il d.M. 23 maggio 2024, n. 147, che prevede - tra l'altro - l'acquisto minimo di ulteriori 72 treni a zero emissioni (di cui 11 ad idrogeno).
A partire dal mese di ottobre 2024 alcune Regioni hanno comunicato l'impossibilità di garantire la consegna dei treni, finanziati con il suddetto decreto, entro il termine del 30 giugno 2026, fissato per il completamento dell'investimento finanziato con il PNRR. Tali Regioni sono: la Regione Campania (treni ad idrogeno), la Regione Sicilia e la Regione Sardegna (treni elettrici) per un totale di circa 80 milioni di euro. È stata, pertanto, avviata un'apposita istruttoria finalizzata ad un ulteriore riparto dell'importo sopraindicato, attraverso una modifica del decreto sopracitato, in modo da assicurare il raggiungimento dei target previsti dal PNRR.
Nel corso del 2024 sono stati rilasciati, nelle tempistiche previste, 16 nulla-osta complessivi relativi all'erogazione delle integrazioni fino al 30% delle anticipazioni, per un importo totale di circa 70 milioni di euro, di cui:

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- n. 12 nulla-osta relativi al d.M. 9 agosto 2021, n. 319 – Regioni Campania, Abruzzo, Basilicata, Molise, Umbria, Veneto, Friuli V.G., Liguria, Marche, Puglia, per un importo di circa 40 milioni di euro**;**
- n. 4 nulla-osta relativi al d.M. 23 maggio 2024, n. 147 – Regioni Umbria, Liguria, Puglia, Soc. Subalpina, per un importo di circa 30 milioni di euro.

Le strutture ministeriali hanno evidenziato la necessità di incrementare le unità di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione degli interventi del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari e alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse, come previsto dai decreti e circolari MEF in materia, dal Si.Ge.Co. del PNRR del Ministero e dai relativi decreti di finanziamento.

Quanto al rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane, per il miglioramento della mobilità del **trasporto rapido di massa** il Ministero è impegnato nell'attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione.
Per l'anno 2024 l'obiettivo, come per il 2023, ha interessato una serie di interventi di sistemi di trasporto rapido di massa inseriti nella misura M2C2I4.2 del PNRR.
A valle dell'aggiudicazione intervenuta entro la milestone del 31 dicembre 2023, e successiva contrattualizzazione dei lavori, è stata monitorata l'attuazione degli interventi sia attraverso la piattaforma ReGIS del PNRR sia attraverso interlocuzioni con i soggetti beneficiari, per risolvere problematiche emerse in corso d'opera. L'intervento nel Comune di Palermo, benché sia rimasto inserito in tabella, non rientra più tra gli interventi finanziati con il PNRR.
Di seguito si dà evidenza dello stato di attuazione che caratterizza ciascun intervento del PNRR:

Genova: sistema degli Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale.
L'intervento riguarda la realizzazione di un'ampia rete filoviaria nel Comune di Genova, la realizzazione di alcuni depositi per il ricovero dei mezzi nonché la fornitura dei veicoli filoviari, oltre alcune opere accessorie (ad es. parcheggi di interscambio). I lavori sono stati attivati solo per i depositi mentre per l'infrastruttura filoviaria risulta in fase di verifica il progetto esecutivo. Il Comune ha evidenziato problematiche connesse all'incremento dei costi per effetto di alcuni imprevisti intervenuti in corso d'opera e ha, pertanto, richiesto di poter procedere all'utilizzo delle economie di gara.

Firenze: sistema tranviario di Firenze linea 3 (II lotto) - tratta Libertà-Bagno a Ripoli (3.2.1).
Nel corso del 2024, i lavori sono in corso di attivazione. Non sussistono al momento specifiche problematiche.

Perugia: linea BRT - infrastrutturazione corridoio Pievaiola- Settevalli (linea Castel del piano - Fontivegge).
L'intervento riguarda la realizzazione di una busvia nel territorio del Comune di Perugia, la realizzazione di un deposito per il ricovero mezzi nonché la fornitura di bus elettrici, oltre alcune opere accessorie (ad es. parcheggi di interscambio). Sono stati attivati i lavori del deposito e, per quanto riguarda l'infrastruttura della busvia, nel corso del 2024, è stata avviata la redazione del progetto esecutivo. In fase di

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

progettazione esecutiva il Comune di Perugia ha chiesto di effettuare alcune varianti di tracciato per intervenute esigenze urbanistiche.

Roma: linea tranviaria Termini-Vaticano-Aurelio.
L'intervento riguarda la realizzazione di una linea tranviaria nel Comune di Roma per il collegamento tra la stazione Termini e il quartiere Aurelio; in particolare il primo lotto relativo al collegamento Termini-Piazza Venezia è inserito nel PNRR, mentre il secondo lotto tra Piazza Venezia e il quartiere Aurelio beneficia di risorse statali. Poiché l'intervento PNRR sarebbe stato realizzato nella tratta del centro storico di Roma nel periodo giubilare (considerato che la fine dei lavori deve essere effettuata entro giugno 2026), con evidenti criticità per la città, il Comune di Roma ha chiesto al Ministero di invertire i lotti ed inserire nel PNRR una parte della tratta più esterna. Tale richiesta è stata accolta e l'intervento così configurato è stato inserito nel nuovo decreto di rimodulazione della misura M2C2 I 4.2, nel dicembre 2024.

Taranto: bus *rapid transit* nel comune di Taranto (linea blu).
L'intervento riguarda la realizzazione di una busvia nel territorio del Comune di Taranto, la realizzazione di un deposito per il ricovero mezzi nonché la fornitura di bus elettrici, oltre alcune opere accessorie (ad es. parcheggi di interscambio). Sono stati attivati i lavori del deposito. Per quanto riguarda l'infrastruttura della busvia è stato realizzato il progetto esecutivo.

Catania: potenziamento e trasformazione della ferrovia circumetnea nelle aree urbane di Catania e Misterbianco e della tratta suburbana fino a Paternò compreso il deposito di Ardizzone.
L'intervento riguarda la realizzazione di una tratta metropolitana di estensione della linea già in esercizio o in corso di realizzazione. In fase di progettazione esecutiva sono emersi incremento di costo derivanti da approfondimenti progettuali.

L'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, ha istituito il ***Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario***. Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con d.P.C.m. su proposta del Ministero di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ed è diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 miliardi di euro. A decorrere dall'entrata in vigore del d.P.C.m. 1° marzo 2024, n. 49 sono state abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedevano risorse per la spesa corrente del settore, sia sotto forma di trasferimenti sia di compartecipazione fiscale.
Il Fondo nasce con lo scopo di promuovere l'efficientamento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale delle Regioni. Infatti, le Regioni risultate più virtuose in base alla valutazione di alcuni indicatori vengono premiate o penalizzate nella ripartizione di tale Fondo.
I criteri per la ripartizione, stabiliti con d.P.C.m., tengono conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le Regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, e pongono particolare attenzione a:

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del TPL e dei servizi ferroviari regionali;
- non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli Enti regionali deve consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16-bis, comma 3.
Il Fondo ammonta attualmente a circa 5 miliardi di euro, che rappresentano circa il 75% della spesa sostenuta dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale. Il Ministero ha il compito di dare attuazione a tutto il procedimento per l'erogazione del Fondo e pertanto propone, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, i criteri per il riparto delle risorse tra le Regioni, in base alle risultanze dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale sul grado di raggiungimento di obiettivi prefissati, tra i quali l'efficienza dei servizi, il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio. Il mancato raggiungimento degli obiettivi produce penalità da applicarsi al riparto delle risorse dell'esercizio successivo.
Per non interrompere l'operatività delle aziende, in attesa della ripartizione, è prevista l'erogazione alle Regioni, di una anticipazione dell'80% delle risorse disponibili.
Da tale obiettivo scaturiscono le seguenti azioni:
- erogazione dell'80% di anticipazione;
- analisi degli indicatori di premialità per la definizione dei decreti interministeriali di riparto;
- erogazione delle risorse a saldo;
- elaborazione della relazione finale con le proposte di soluzione in caso di eventuali criticità.

L'obiettivo nell'anno 2024 ha previsto nella prima fase, lo sviluppo di tutta l'attività istruttoria ai fini dell'erogazione dell'80% di anticipazione e nella seconda fase l'erogazione a saldo delle risorse.
Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 1° marzo 2024, n. 49, è stata concessa alle Regioni a statuto ordinario un'anticipazione dell'80% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per un importo complessivo pari a circa 4,1 miliardi di euro.
Con riferimento alla seconda fase, relativa all'e*rogazione alle Regioni a statuto ordinario delle risorse a saldo del Fondo,* il cui risultato atteso è di erogare il 100% delle risorse erogabili a saldo entro il quarto trimestre dell'anno*,* si evidenzia che il decreto interministeriale MIT/MEF 17 dicembre 2024, n. 325, ha ripartito la somma

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

di oltre 1 miliardo di euro, quale saldo del Fondo per l'anno 2024. A causa dell'insufficienza di cassa si è provveduto, nel medesimo mese, ad emettere un successivo decreto di impegno 23 dicembre 2024, n. 462, con il quale è stato contestualmente erogato l'importo di circa 887 milioni di euro, utilizzando per il calcolo le stesse percentuali presenti nel decreto di riparto. Infine, con d.d. 30 dicembre 2024, n. 466, si è provveduto ad impegnare la quota residua di circa 143 milioni di euro a favore delle Regioni in parola.

Il rafforzamento della mobilità ciclistica è una delle linee di intervento previste dal PNRR nell'ambito della componente M2C2. Il Ministero si è impegnato quindi ***nell'adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi alle ciclovie urbane***.

L'investimento è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane. Le piste ciclabili urbane e metropolitane devono essere realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani.
Nel corso del 2024, il Ministero ha realizzato l'istruttoria delle procedure di competenza relative all'avanzamento e al monitoraggio della misura PNRR finanziata. Sono state altresì curate le istruttorie per il rilascio del nulla osta di competenza relativo alle richieste di anticipazione/pagamenti intermedi delle risorse PNRR e di quelle a legislazione vigente pervenute dai soggetti beneficiari, nel rispetto delle tempistiche fissate. In particolare, sono stati rilasciati 41 nulla-osta per un importo complessivo di circa 20,6 milioni di euro per i seguenti comuni: Bari, Bologna, Caserta, Catania, Catanzaro, Ferrara, Forlì, Lecce, Modena, Napoli, Padova, Parma, Pescara, Reggio Calabria, Siena, Teramo, Torino, Venezia, Lecce, Padova, Pescara, Bergamo, Brescia, Udine, Brescia, Firenze, Padova, Trieste.
È stata assicurata la partecipazione del Ministero agli audit espletati nel 2024 sulla misura in parola da parte del Ministero dell'economia e delle finanze e della Commissione europea, curando tutte le attività correlate di competenza. A seguito di quanto accertato in tale ambito e nelle interlocuzioni con i soggetti beneficiari, sono state ravvisate diverse criticità relative alla tipologia di interventi realizzati o in corso di realizzazione, soprattutto con riferimento alla loro ammissibilità al PNRR. Sono state attivate, di conseguenza, apposite istruttorie per le diverse fattispecie, considerate le possibili ricadute sul raggiungimento degli obiettivi chilometrici previsti dalla misura in parola. Si ritiene comunque necessario, nel corso del 2025, attivare l'iter procedurale per un aggiornamento del quadro degli interventi finanziati e dei correlati target chilometrici, finalizzato ad un più efficace raggiungimento degli obiettivi di misura al 30 giugno 2026, aggiornando a tal fine il quadro riportato nell'ultimo adottato decreto ministeriale 27 novembre 2023, n. 312.
Permangono, in termini generali, le criticità collegate alla carenza di personale da dedicare alle procedure istruttorie per l'attuazione degli interventi del PNRR, con particolare riguardo ai rapporti con i soggetti beneficiari e alle relative attività di monitoraggio, in alcuni casi molto complesse, come previsto dai decreti e circolari del Ministero dell'economia e delle finanze in materia, dal Si.Ge.Co. del PNRR del Ministero e dai decreti ministeriali di finanziamento.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

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

In particolare, per il 2024, l'obiettivo prevede nella prima fase di verificare l'ammissibilità delle richieste delle regioni:

- per l'erogazione di risorse destinate al potenziamento delle ferrovie regionali finanziate dal PNRR (prima fase);
- per i lavori di potenziamento delle linee ferroviarie finanziati con il Fondo Complementare al PNRR (seconda fase);

per entrambe le fasi il risultato atteso era l'evasione delle richieste entro 30 giorni dal completamento dell'istruttoria.
Relativamente agli interventi previsti sulle linee regionali questi gli obiettivi:

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

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

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

Nel corso del 2024, sono state effettuate le verifiche sia dell'ammissibilità delle richieste delle Regioni Umbria e Friuli-Venezia Giulia per le risorse destinate al potenziamento delle ferrovie regionali finanziate dal PNRR sia delle richieste per i lavori di potenziamento finanziati dal Fondo complementare della Regione Veneto e della Regione Abruzzo.
La Regione Abruzzo ha presentato la richiesta di seconda anticipazione del 10% ma, non essendo stata preceduta, ai sensi del d.M. 23 settembre 2021, n.363, articolo 7, dal progetto definitivo corredato delle verifiche e validazioni previste ai sensi del Codice degli appalti e della circolare ministeriale relativa emanata nel 2023, non è stata accolta.

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

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Il potenziamento del trasporto marittimo e la riqualificazione funzionale dell'offerta portuale si sviluppa attraverso l'attuazione e il monitoraggio degli interventi previsti dal ***progetto integrato porti d'Italia (interventi portuali e piano nazionale del cold ironing) e dal progetto navigazione green*** (***combustibili marini alternativi*** e ***unità navali a combustibile pulito***).
Con il Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR, al settore portuale sono stati destinati complessivi 2.860 milioni di euro, ripartiti in annualità dal 2021 al 2026, come di seguito indicato:

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

Al riguardo, in sede di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il totale degli interventi ritenuti coerenti con le finalità dettate dal "PNRR" e quindi ammessi al finanziamento ammonta a circa 675 milioni di euro, con una economia di circa 24 milioni di euro sulle risorse assegnate.
Al fine di procedere alla programmazione delle residue risorse ancora disponibili sul programma in questione, sin dall'aprile 2023, si è provveduto all'integrazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR, con due nuovi progetti denominati:

- "Lotto I- Elettrificazione Banchina di Levante- *Cold Ironing*", per circa 18 milioni di euro;
- "Porto di Termoli - elettrificazione delle banchine portuali", per 6 milioni di euro.

Anche tali interventi sono stati oggetto di monitoraggio mensile.

Per quanto concerne gli ***interventi portuali*** e il ***piano nazionale del cold ironing***, gli obiettivi operativi prevedono da parte del Ministero l'erogazione di fondi a seguito della rendicontazione dell'avanzamento fisico e finanziario degli interventi da parte delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), in qualità di soggetti attuatori.

Gli interventi ammessi al finanziamento risultano essere 88, ripartiti per linee di attività:

- 26 interventi - "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici", ove si prevede di migliorare l'accessibilità marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi;
- 7 interventi - "Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale", relativo a sei interventi, di cui tre porti TEN-T con migliorata accessibilità ferroviaria e quattro porti TEN-T con migliorata accessibilità stradale (un progetto prevede interventi sia all'ultimo miglio ferroviario sia all'ultimo miglio stradale);

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- 7 interventi - “Aumento selettivo della capacità portuale”, con il fine di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche;
- 2 interventi - “Efficientamento energetico”;
- 46 interventi - “Elettrificazione delle banchine”, con lo scopo di ridurre la dipendenza dal petrolio e diminuire l’impatto ambientale nel settore dei trasporti, in linea con la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) che stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un’infrastruttura per combustibili alternativi nell’Unione Europea. Tale direttiva richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l’obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025, con preferenza per i porti della rete centrale TEN-T.

Il Ministero ha inoltre erogato a favore delle Autorità di Sistema Portuale le risorse stanziate nell’apposito capitolo di bilancio al fine di permettere l’avvio delle procedure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi previsti.
Il decreto-legge 2 marzo 2024, n.19 recante “Ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)” ha disposto l’incremento delle autorizzazioni di spesa di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto - legge 6 maggio 2021, n.59, nelle seguenti misure:

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Tabella 12 - Incrementi delle autorizzazioni di spesa

Interventi	Incremento / mln di euro	Annualità
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	50	2024
	50	2025
	50	2026
	210	2027
	170	2028
Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale	5	2027
	5	2028
Elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)	90	2027
	80	2028

Fonte Mit –Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità

Parallelamente, il successivo comma 8 del medesimo articolo 1 ha disposto la riduzione di talune autorizzazioni di spesa relative agli anni 2024, 2025 e 2026.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Tabella 13 - Riduzione delle autorizzazioni di spesa

Interventi	Riduzione / mln di euro	Annualità
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	120	2024
	80	2025
Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale	5	2027
	5	2028
Efficientamento energetico	10	2024
	10	2025
	10	2026
Elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)	90	2024
	80	2025

Fonte Mit –Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità

Il decreto-legge PNRR 19/2024 ha ridotto le risorse in quota esercizi finanziari 2024-2025-2026 del programma, che sono state spostate agli esercizi finanziari 2027-2028, ferma restando la tempistica di attuazione del programma infrastrutturale.
Pertanto, nonostante le risorse finanziarie in questione risultassero già impegnate in bilancio, a seguito della sottoscrizione di appositi Accordi Procedimentali con i soggetti beneficiari delle medesime, è stato disposto il disimpegno delle risorse. Questa operazione ha però, tra l'altro, condotto ad un disimpegno leggermente superiore a quello richiesto dalla norma.

Successivamente è intervenuto il decreto-legge 9 agosto 2024, n. 113 recante "Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico", che ha consentito al Ministero di avere la disponibilità delle somme necessarie ai beneficiari i quali, dimostrata la sussistenza di obbligazioni giuridicamente vincolanti, hanno potuto ricevere le risorse per la conclusione dei relativi interventi.
Il Ministero ha avviato un processo di monitoraggio dello stato di avanzamento delle opere, con l'ausilio di Cassa Depositi e Prestiti, che prevede l'invio, da parte delle Autorità di Sistema Portuale, quali soggetti attuatori degli interventi, delle

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

informazioni circa lo stato di avanzamento delle attività tecnico-amministrative finalizzate alla cantierizzazione degli interventi.

Il Ministero si è inoltre impegnato nelle attività volte all'***attuazione e monitoraggio degli interventi previsti dal Fondo Complementare con il progetto "Navigazione green",*** finalizzati sia ad ***aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi*** sia ***al rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito***.

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

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

I contributi sono destinati alle aziende produttrici e distributrici di gas naturale liquefatto e agli armatori che effettuano il rifornimento delle unità navali in ambito portuale.
Nel giugno del 2022 sono state definite le modalità di presentazione della richiesta per accedere al contributo, fissati i requisiti necessari per i beneficiari dell'intervento e la procedura da seguire per realizzare interventi per complessivi 220 milioni di euro, finanziati dal Fondo Nazionale Complementare (PNC). Nel dicembre 2022 sono state approvate le graduatorie e sono stati emanati 6 provvedimenti di concessione, impegnando complessivamente la somma di 63,36 milioni di euro.
Il decreto-legge 9 agosto 2024, n. 113 ha accantonato e reso indisponibili le somme del Ministero fino al 30 settembre 2024. Dimostrata la sussistenza di obbligazioni giuridicamente vincolanti nei confronti dei beneficiari, individuati con provvedimento del dicembre 2022, in presenza di contratti stipulati per gli interventi ammessi al contributo, il Ministero ha chiesto all'Ufficio Centrale di Bilancio il disaccantonamento delle somme pari a circa 913 mila euro; tale richiesta è stata accolta. Nell'ottobre 2024 si è proceduto ad autorizzare il pagamento alle società HAM Italia S.r.l. e Petrolifera S.p.a., per un importo pari a circa 949 milioni di euro.

Per quanto attiene al ***Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, attuate attraverso le misure di cofinanziamento pubblico*** (sub investimento I - costo complessivo di 500 milioni di euro), nel corso dell'anno 2024, la Direzione generale competente ha proceduto all'istruttoria di verifica della documentazione pervenuta da parte dei beneficiari, al fine di poter proseguire le attività finalizzate all'adozione dei provvedimenti di erogazione dei contributi agli

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

aventi diritto: sia dei SAL relativi alle fasi realizzative esplicitate nei cronoprogrammi comunicati sia dei saldi per gli interventi conclusi.
A tal riguardo, si fa presente che il decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 recante "*Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)*", convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56 ha disposto all'articolo 1, comma 8, punto 4, il definanziamento delle risorse, previste per il sub-investimento in parola, relative agli anni 2024 (€ 157.600.000,00), 2025 (€ 142.000.000,00) e 2026 (€ 108.700.000,00). Pertanto, per ovviare a tale situazione, la Direzione generale competente, al fine di recuperare le risorse necessarie per procedere ai pagamenti programmati sugli stanziamenti 2024, oggetto del suddetto definanziamento e del conseguente disimpegno contabile di impegni di competenza di investimenti in corso sulla piattaforma SICOGE, ha richiesto in sede di assestamento un'integrazione di cassa pari all'ammontare dei residui di lettera F, sufficiente per saldare la totalità degli interventi in corso ed ha, altresì, valutato di operare una variazione compensativa tra i capitoli di questa Amministrazione. La richiesta di integrazione di cassa in sede di assestamento non è stata però soddisfatta.
Il Ministero, utilizzando i residui di *stanziamento* (cosiddetti residui di lettera F) dell'anno 2023 ha ripristinato gli impegni nel rispetto dei cronoprogrammi relativi alle attività di ciascun intervento ammesso a contributo.

In sintesi, nel 2024, l'obiettivo nuove navi (*upgrading*) ha visto la realizzazione di 13 nuove costruzioni, mentre per l'obiettivo *retrofit* navi esistenti si sono registrati 31 interventi; sono state rispettate le tempistiche fissate dal cronoprogramma procedurale e gli interventi di refitting si sono conclusi entro i termini temporali previsti.

3.3 Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei

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

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

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Con Decisione del Consiglio ECOFIN 13 luglio 2021 e successivo decreto MEF 6 agosto 2021, l'intervento di *digitalizzazione della gestione del traffico aereo* è stato ammesso al programma PNRR, Obiettivo M3C2-6, Traguardo M3C2-7, con:

- Target - entro il 31 dicembre 2023, almeno 13 siti fra Aeroporti, enti di controllo di avvicinamento (APP) e centri di controllo di area (ACC) dotati di sistemi di gestione del traffico completamente digitalizzati e operativi;
- Milestones - entrata in esercizio entro il 31 marzo 2026 dei seguenti interventi:
  - Centro operativo tecnico (TOC) e almeno due sistemi di gestione del traffico aereo;
  - Group Cloud Enterprise Resource Planning - ERP;
  - Informazioni aeronautiche digitalizzate;
  - Sistema di gestione del traffico senza equipaggio e connettività (UTMS).

A seguito di condizioni esogene e della complessa situazione d'instabilità internazionale, considerando anche il conflitto Russo-Ucraino, su istanza ENAV S.p.A., è stata avviata interlocuzione in sede UE volta allo stralcio dei cinque progetti in capo alla stessa società. Con Decisione UE 24 novembre 2023 - approvata dal Consiglio ECOFIN 8 dicembre 2023, la citata istanza di modifica è stata accolta per la seguente motivazione: "*... a causa delle interruzioni della catena di approvvigionamento ...*". Con Decreto Direttoriale n. 81 del 19.11.2024 è stata dichiarata la decadenza della convenzione Mit/ENAV S.p.A..
L'investimento 2.2: "*Digitalization of air traffic management*", come rimodulato, conferma l'obiettivo dell'aggiornamento digitale del settore tramite lo sviluppo di nuovi strumenti per la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, nonché l'implementazione di piattaforme e servizi aerei senza equipaggio. L'importo del programma rimodulato ammonta, quindi, a complessivi 34 milioni di euro.
Nel corso del 2024, tutta l'attività di controllo di competenza del Ministero è stata diretta alla verifica, validazione e liquidazione delle istanze presentate dai soggetti attuatori mediante monitoraggio in ReGiS ed extra ReGiS.

L'impegnativa attività per la redazione del nuovo ***Piano Nazionale degli Aeroporti*** è continuata, come negli anni precedenti, anche nel corso del 2024.

Il "*PNA 2035*" è un documento di indirizzo politico e tecnico di sviluppo del settore aereo, che intende:

- potenziare la competitività del sistema economico nazionale,
- soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci,
- aumentare l'accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori, riducendo disuguaglianze.

Esso segue un percorso coerente e permeabile a sostenibilità ambientale, sociale ed economica, digitalizzazione e innovazione tecnologica, assi portanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).
Il redigendo PNA, grazie al costante *update* di previsioni basate su dati globali di traffico e PIL globale nominale, sarà uno strumento flessibile e adattabile al mutevole scenario nazionale e internazionale. Il settore del trasporto aereo è d'altronde fortemente dinamico e, con il passare del tempo, emergono, già da un anno all'altro, nuovi elementi e nuove dinamiche, soprattutto a livello di singolo

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

aeroporto. Anche le dinamiche dei vettori certificano i continui cambiamenti cui la filiera è sottoposta.

Tra gli obiettivi principali del nuovo PNA:

- la razionalizzazione della rete di trasporto aereo, quale miglior utilizzo dell'attuale capacità distributiva per assecondare il mercato, sviluppando potenzialità, in termini di accessibilità ai territori e di promozione dei flussi, anche turistici;
- l'integrazione intermodale, in primis dell'Alta Velocità ferroviaria, che garantirà la migliore accessibilità dei cittadini alla rete aeroportuale e soddisferà la domanda di mobilità sull'intero territorio nazionale;
- l'incremento della rete air cargo nazionale e la razionalizzazione delle scelte di sviluppo delle infrastrutture dedicate esistenti (nodi già parte delle Reti TEN-T europee) che miglioreranno il posizionamento del Sistema Paese nello scenario globale di mercato.

Le azioni che il nuovo PNA conta di mettere in campo, da qui al 2035, sono inoltre coerenti con il programma dell'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), che punta alla decarbonizzazione entro il 2050, alla riduzione delle emissioni acustiche e al contenimento dell'impatto dell'aviazione internazionale sui cambiamenti climatici. In particolare, il programma *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), adottato dall'Italia su base volontaria, contiene, come strumento sostanziale di contenimento delle emissioni di CO^2, l'utilizzo dei *Sustainable Aviation Fuel* (SAF).

Gli aeroporti dovranno adeguare, in linea con le indicazioni del Piano, le infrastrutture per consentire agli operatori aerei l'utilizzo dei carburanti alternativi, o delle ulteriori tipologie di alimentazione sostenibile che dovessero rendersi disponibili, e per garantire la resilienza delle stesse infrastrutture rispetto ai possibili effetti dei cambiamenti climatici, supportando lo sviluppo globale del settore. Parimenti andrà garantito il contenimento del rumore.

Avviata la consultazione rispetto ad una prima bozza di PNA elaborata da ENAC, alla luce dell'Atto di indirizzo concernente le "linee guida per la predisposizione del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti" del Ministro *pro tempore* 23 marzo 2022, n.70, nel corso del 2024 – sviluppando gli input del Vertice Politico - il Ministero ha proseguito, elaborando prontamente i dati tecnici forniti da ENAC, nella dettagliata analisi delle numerose osservazioni presentate dagli stakeholder e nella profonda rivisitazione del Piano originario.

L'intero settore del trasporto aereo, aeroporti compresi, è infatti chiamato a dare risposte a cinque tematiche:

1. sfida della sostenibilità, ambientale, sociale ed economica;
2. capacità di resilienza delle strategie alla base dei piani di sviluppo a fronte di scenari futuri che possano impattare in maniera significativa sul settore;
3. evoluzione tecnologica ed accelerazione dei processi di digitalizzazione;
4. impatto dei cambiamenti climatici;
5. integrazione funzionale dei trasporti rispetto a territorio e network, in una logica intermodale tesa anche a ridurre le differenze tra zone del Paese con diversi livelli d'accessibilità ai servizi di trasporto.

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Di particolare impegno e rilievo sono stati i lavori del tavolo tecnico dedicato, che ha visto la partecipazione di tutti i principali stakeholder (ENAC, Associazioni Sindacali, Assaeroporti, Aeroporti 2030, Vettori, Operatori Cargo) e che è stato sede di un positivo e articolato confronto sulle principali tematiche del settore; esso si è focalizzato, tra l'altro, sulla razionalizzazione della rete di trasporto aereo nazionale in un'ottica di sistema e, nello specifico, sui seguenti aspetti, condivisi tra i partecipanti:

- accessibilità: per garantire un servizio di trasporto aereo efficace, importante evidenziare e incoraggiare connessioni tra aeroporti, infrastrutture ferroviarie e altri sistemi di trasporto, nella dotazione attuale e in quella al 2030, condividendo scelte e traguardi di Ferrovie dello Stato a livello nazionale e, a livello locale, sensibilizzando gli Enti territoriali;
- collaborazione: le reti territoriali devono superare il concetto di regionalità e lavorare in sinergia secondo logiche e scelte di mercato nell'interesse del Paese;
- specializzazione: le reti territoriali devono favorire lo sviluppo sinergico degli scali e migliorare il servizio all'utenza, differenziando, o comunque integrando, l'offerta sulla base delle peculiarità degli aeroporti (*business segment)* e dei territori circostanti, così da innescare un sistema virtuoso di crescita.

Alla luce dei lavori del tavolo, nella proposta di nuovo PNA, le reti territoriali (o, meglio, i sistemi integrati aeroportuali):

- non si limitano al regime societario e gestionale delle "reti aeroportuali" *ex* articolo 2 della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, recepito dal d.M. 25 novembre 2016, n.401;
- sono legate al territorio e al tessuto economico-sociale comuni a tutti gli scali al loro interno ricompresi;
- interessano non esclusivamente la scala di rilevanza regionale, ma possono considerare anche ambiti interregionali;
- costituiscono matrice di base per promuovere politiche di collaborazione e interrelazione tra realtà diverse del Paese.

Occorre in questa sede evidenziare gli importanti ritorni positivi rispetto alle attività del tavolo tecnico, quali ad esempio:

- l'attenzione dedicata alla sostenibilità sociale ed economica da coniugarsi a quella ambientale;
- lo spazio e l'approfondimento dedicato al settore cargo avente carattere strategico;
- la nozione di "sistemi integrati aeroportuali" come riferimento per politiche di sistema in presenza, da un lato, di colli di bottiglia allo sviluppo e, dall'altro, di riserve di capacità;
- l'attenzione al tema dell'intermodalità, anche intesa per ribadire che quello del trasporto aereo è altamente integrato con le altre modalità di trasporto (sottolineando peraltro la non inclusione del settore del trasporto aereo negli investimenti del PNRR);
- la sottolineatura in merito al tema delle addizionali e di come un loro mantenimento o addirittura aggravamento rappresenti un freno non giustificato allo sviluppo del settore;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- la correzione in merito agli incentivi da fornire alle rotte attivate che, invece, ora restano in un ambito di mercato.

Il testo del PNA, anche grazie all'interazione con gli stakeholder, sta acquisendo ormai un concreto respiro strategico ed operativo. I dati di traffico consuntivali del 2024 verranno utilizzati per l'aggiornamento e la revisione del testo del documento da presentare all'organo politico.

3.4 Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"*, al programma *13.5 "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario"*.

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

Il Ministero monitora trimestralmente i servizi previsti nel ***Contratto Trenitalia S.p.A. relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri, di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio***. Il Contratto sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - MEF - Trenitalia S.p.A., in data 4 agosto 2017, relativo al periodo 2017-2026, disciplina i collegamenti resi mediante Intercity (sia diurni che notturni) sulla percorrenza nazionale. Tra gli obblighi previsti a carico della Società è prevista la trasmissione, entro i 45 giorni successivi ad ogni trimestre solare, di una relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel trimestre. Tali dati vengono comunicati da Trenitalia entro le scadenze del 14 febbraio (dati riferiti all'ultimo trimestre dell'anno precedente), 15 maggio, 14 agosto e 15 novembre rispettivamente per il primo, secondo e terzo trimestre dell'anno di riferimento. I dati trasmessi trimestralmente da Trenitalia sono comunicati alle predette scadenze in modalità non definitiva in quanto, per il consolidamento dei medesimi, il Gestore dell'infrastruttura deve preventivamente concludere la certificazione dei dati sulla puntualità e sulla regolarità del servizio.

Con riferimento all'attività svolta dal Ministero, nel corso del 2024, è proseguito il monitoraggio del Contratto, mediante la predisposizione di relazioni interne, comparando i dati sia con quelli del precedente trimestre dell'anno 2024, sia con riferimento agli omologhi dati pregressi. La metodologia di comparazione consente di evidenziare con immediatezza le eventuali criticità che si delineano in relazione sia agli indicatori della qualità dei servizi erogati (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia) secondo i dati acquisiti da Trenitalia, sia ai parametri relativi alla qualità percepita dagli utenti (pulizia e condizioni igieniche del treno,

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

confort del treno, security e viaggio nel complesso) rilevati secondo le indagini a campione presso l'utenza predisposte dalla Società.

Riguardo alla verifica del rispetto dei target obiettivo occorre specificare quanto segue.
L'articolo 12 del vigente contratto prevede che "*entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti* (il MIT, il MEF e Trenitalia n.d.r.) *avviano le procedure per la revisione dell'Offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto per il periodo 2022-2026, secondo i criteri di cui all'Allegato 7 ed in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data, da definirsi con apposito atto aggiuntivo al presente contratto*".

L'attività di revisione ha condotto al termine del primo quinquennio regolatorio, alla certificazione di:

- un ritardo di circa 16 milioni di euro sul piano investimenti frutto della compensazione tra i maggiori investimenti realizzati per alcune linee di investimento e i minori investimenti rilevati per talune altre che sono stati, e saranno, oggetto di recupero nel corso del secondo quinquennio;
- una sotto compensazione pari a 153,2 milioni di euro, per il periodo 2017-2021, con un differenziale pari circa 44,5 milioni di euro rispetto a quella preventivata pari a circa 108,7 milioni di euro.

Per quanto riguarda il secondo periodo regolatorio, sono state avviate interlocuzioni, sia con la Commissione europea, al fine di verificare la possibilità di prorogare il Contratto di Servizio, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, sia con Trenitalia S.p.A, per concludere la procedura di revisione del secondo periodo contrattuale considerata la naturale scadenza del Contratto di Servizio.
La Commissione europea si è pronunciata, a febbraio 2025, respingendo la richiesta di proroga. Pertanto, la Direzione competente del Ministero ha provveduto, ai sensi regolamento (CE) 1370/2007, ad avviare tutte le attività prodromiche all'indizione della gara per il nuovo affidamento che dovrebbe aver corso dal 1° gennaio 2027.
In relazione all'interlocuzione con Trenitalia S.p.A, il Ministero ha avviato con il Ministero dell'economia e finanze, le procedure per delineare una proposta di revisione condivisa del contratto di servizio.
Alla luce di quanto precisato, i parametri obiettivo per l'annualità 2024 degli indicatori di qualità erogata (puntualità entro i 30' e i 60', regolarità e pulizia) e di qualità percepita (pulizia, comfort, security e viaggio nel complesso).

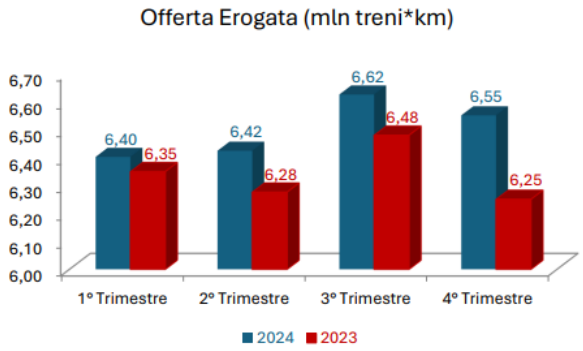
Offerta erogata

Nel quarto trimestre 2024, è stata erogata un'offerta pari a 6,55 milioni di treni*km con uno scostamento positivo di 0,3 milioni di treni*km, corrispondenti a +4,79%, rispetto al corrispondente trimestre 2023 in cui le percorrenze ammontavano a 6,25 milioni di treni*km.

Considerando l'intera annualità, le percorrenze complessivamente erogate ammontano a circa 26,00 milioni di treni*km con una maggior produzione rispetto al 2023 del 2,54% corrispondente a circa 0,64 milioni di treni*km in più.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

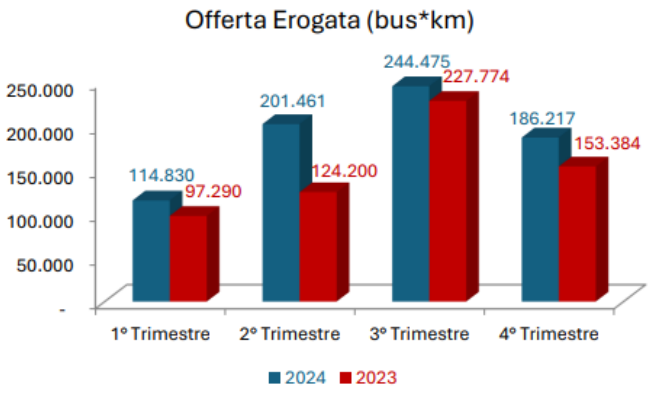
***Grafico* 7**



Fonte Mit – Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

I dati riguardanti l'offerta erogata, riportati nella relazione, sono privi dei dati relativi ai servizi effettuati tramite bus previsti nell'Offerta programmata del Contratto. Tali informazioni sono riportate da Trenitalia S.p.A. nella tabella 2 di cui all'Allegato 6 del Contratto, inviata contestualmente alla relazione. Tale tabella mostra, nel quarto trimestre 2024, un incremento dei servizi erogati tramite bus, rispetto al corrispondente trimestre del 2023, del 21,41% ovvero +32.833 bus*km. Prendendo a riferimento l'anno intero, nel 2024 si è registrato un incremento dell'offerta erogata tramite bus del 23,95% ovvero +144.336 bus*km (746.984 bus*km vs 602.648 bus*km). A tal proposito, va precisato che l'incremento dei servizi offerti tramite bus deriva anche da un maggior numero di bus sostitutivi attivati a seguito dell'aumento dei lavori infrastrutturali intervenuti sulla linea ferroviaria nel corso dell'anno. Cumulativamente, considerando sia i servizi erogati su rotaia sia quelli su gomma, nel 2024 Trenitalia S.p.A. ha erogato servizi per 26,74 milioni assicurando maggiori percorrenze per 0,79 milioni rispetto al 2023 (+3,04%).

***Grafico* 8**



Fonte Mit – Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

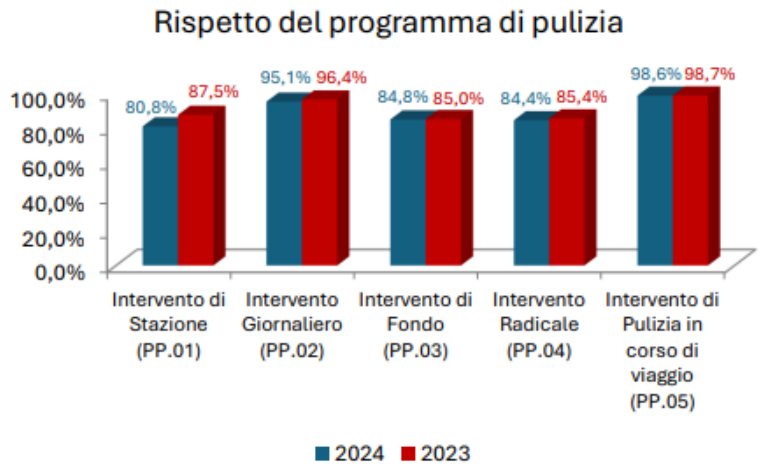
Pulizia

Le prestazioni facenti parte del programma di pulizia e oggetto di rilevazione sono definite nell'allegato 2 del Contratto di Servizio e sono: Intervento di Stazione,

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Intervento Giornaliero, Intervento di Fondo, Intervento Radicale e Intervento di Pulizia in corso di viaggio.
Considerando tutte e cinque le tipologie di intervento di pulizia, il numero complessivo degli interventi programmati nel 2024 è stato pari a 97.134 contro i 93.978 del 2023, mentre il numero degli interventi effettuati è stato di 91.665 rispetto agli 89.990 dell'anno precedente. Pertanto, si rileva una programmazione di interventi superiore rispetto all'anno precedente (+3,36%).

***Grafico* 9**



Fonte Mit – Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

Indicatori di qualità del servizio

Il contratto prevede un collegamento diretto fra l'ammontare del corrispettivo annuale percepito dalla Società in fase di gestione e la qualità del servizio erogata nel medesimo periodo, secondo un sistema di penali e incentivi legato ai seguenti quattro parametri:

1. Puntualità entro 30';
2. Puntualità entro 60';
3. Regolarità;
4. Pulizia (Qualità Media Erogata).

Per i suddetti parametri, il Contratto prevede il raggiungimento di valori obiettivo che sono stati previsti in fase di sottoscrizione sino al 2019 compreso. Come per le annualità 2020-2022, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'economia e delle finanze, di mantenere anche per l'annualità 2023 i valori obiettivo previsti nell'allegato 5 per l'anno 2019, secondo quanto dettagliato nell'allegato stesso. Per l'anno 2024 si esprimono valutazioni esclusivamente rispetto all'anno precedente.

Con riferimento ai predetti indicatori di qualità erogata del servizio, al 31 dicembre 2024, si rileva quanto segue.

- la puntualità entro i 30' è pari a 92,4% %, inferiore al dato consolidato nell'anno precedente (94,0%);
- la puntualità entro i 60'è pari a 97,1%, ovvero -0,6 punti percentuali rispetto a quanto rilevato nell'anno precedente;

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- la regolarità ha riscontrato un indice di rilevazione pari a 97,3% con un lieve scostamento rispetto al valore rilevato nell'anno precedente di 97,8%;
- la pulizia ha un indicatore pari a 86,72% lievemente inferiore a quello rilevato nell'anno precedente di 87,09%.

Dati frequentazioni

Il volume dell'offerta erogata su rotaia nel 2024 risulta pari a 25.996.996 treni*km ovvero il 2,54% in più rispetto a quanto erogato nel 2023 (25.352.210 treni*km).
I viaggiatori*km presentano uno scostamento di +4,88% passando da 4.140.264.163 del 2023 a 4.342.326.823 del 2024.
I posti*km registrano un trend positivo pari a +0,39%, passando dagli 11.682.793.127 del 2023 agli 11.728.103.151 del 2024.
Alla luce dei valori sopra rilevati, si rappresenta quanto segue con riferimento al carico medio e al tasso di riempimento:

- il tasso di riempimento (rapporto tra viaggiatori*km e posti*km) osservato, pari a 37,02%, è superiore al valore riscontrato nel 2023 (35,44%). Lo scostamento positivo è dovuto al fatto che ad un lieve incremento dei posti*km è accompagnato un aumento significativo dei viaggiatori*km;
- il carico medio (rapporto tra viaggiatori*km e treni*km) ha registrato un miglioramento rispetto al 2023 passando da 163,31 a 167,03. Tale scostamento è da attribuire ad un incremento dei viaggiatori*km superiore all'aumento delle percorrenze.

Risultati di qualità percepita

La qualità percepita viene misurata mediante un'apposita ricerca di mercato per la rilevazione della *Customer Satisfaction* compiuta da un operatore individuato da Trenitalia tramite una procedura di gara. I risultati ottenuti concorrono alla determinazione di una delle componenti di calcolo relative all'incremento tariffario.

Le variabili prese in considerazione nelle rilevazioni sono:

- Pulizia
- Comfort
- Security
- Viaggio nel complesso.

In ordine al valore delle quattro variabili, si rileva per il quarto trimestre del 2024, quanto segue:

- Pulizia: la rilevazione ha prodotto un risultato di qualità percepita del 95,8%;
- Comfort: la misurazione ha restituito un valore pari a 96,1%;
- Security: la rilevazione ha condotto ad un risultato del 96,9%;
- Viaggio nel complesso: la misurazione ha determinato un risultato pari a 97,2%.

Con riguardo al ***monitoraggio fisico e finanziario delle opere inserite nel Contratto di Programma parte investimenti con RFI S.p.A.***, le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori e il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi, supportando con attività tecnico-amministrativo per affrontare le problematiche incontrate dai soggetti attuatori, predisponendo incontri con le figure istituzionali coinvolte per la

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

risoluzione delle criticità di volta in volta emerse e, a valle dell'analisi di quelle riscontrate, per la formulazione di proposte utili a sollecitare, con opportune raccomandazioni, la soluzione delle stesse.

Nella tabella di seguito riportata vengono illustrati gli esiti dell'attività di monitoraggio espletata sui soggetti attuatori, per i principali interventi in corso di esecuzione.
Alcune opere (Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara, Raddoppio Lunghezza - Guidonia, Nuova tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza) hanno registrato degli scostamenti negativi in fase di rendicontazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Monitoraggio delle opere inserite nel contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR

Importi in milioni di Euro *SCHEDA STAZIONI*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 30/11/23	Produzione stimata dal 01/12/23 al 30/11/24	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/24	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/24	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/23 al 31/05/24	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/23 al 31/05/24	Scostamento 1° periodo	Importo produzione semestrale stimata dal 01/06/24 al 30/11/24	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/06/24 al 30/11/24	Scostamento 2° periodo
1	**0036 - Nodo di Palermo**	1.285,88	1.091,17	12,72	1.103,88	85,85%	5,73	9,52	3,79	6,99	7,47	0,48
2	**0100- Raddoppio Bari-Taranto**	498,58	466,57	0,11	466,68	93,60%	0,05	0,16	0,12	0,07	0,52	0,46
3	**0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara**	373,34	327,80	24,25	352,04	94,30%	9,11%	2,25	-6,86	15,14	5,98	-9,16
4	**0260-Raddoppio Lunghezza-Guidonia**	354,54	105,65	35,53	141,18	39,82%	20,39	11,37	-9,02	15,14	6,10	-9,04
5	**Nuova tratta AV/AC Verona Bivio Vicenza (0362-s03,0362-s04)**	2.170,51	1.173,47	518,92	1.692,39	77,97%	190,40	218,73	28,34	328,53	310,50	-18,82
6	**1661-Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Bari Centrale**	120,00	57,87	0,00	57,87	48,23%	0,96	1,00	0,04	1,46	4,68	3,21
7	**0297- Nodo di Falconara**	297,29	49,70	3,40	53,10	17,86%	2,44	3,52	1,08	0,96	2,71	1,75
8	**Raddoppio Termoli-Ripalta-Lesina (npp0142-fpr,0142-s02,0142-s08)**	700,00	46,10	44,65	90,75	12,96%	12,45	22,59	10,13	32,19	37,62	5,43
9	**0336- Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono**	988,26	595,68	44,82	640,49	64,81%	24,86	26,38	1,51	19,95	32,26	12,31
10	**P234-Nodo di Genova e Terzo valico dei giovi (npp 0240,0363,1938,0343)**	10.609,04	4.727,38	816,32	5.543,70	52,25%	359,86	564,88	205,03	456,47	481,24	24,77
	Totale	**17.397,43**	**8.641,38**	**1.500,71**	**10.142,08**	**58,30%**	**626,24**	**860,40**	**234,16**	**876,88**	**889,08**	**12,20**

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Rete Ferroviaria Italiana (RFI ha avviato sull'intera rete nazionale il Piano Integrato Stazioni (PIS) per la riqualificazione di oltre 600 stazioni su tutto il territorio nazionale; tra queste, quelle più grandi in cui si muove circa il 90% dell'utenza ma anche stazioni medio-piccole di particolare rilevanza in relazione alle molteplici richieste espresse dalla collettività e dagli stakeholder istituzionali. L'obiettivo è la valorizzazione delle stazioni ferroviarie per migliorarne l'accessibilità, la sostenibilità energetica e la digitalizzazione dei servizi, incrementando la connessione fisica e digitale con il territorio.
Parole chiave del PIS sono infatti accessibilità, attrattività, traducibile in cura del decoro e sicurezza, intermodalità e digitalizzazione. Si lavora principalmente su tre ambiti distinti e complementari, a seconda delle esigenze espresse dal territorio: i fabbricati viaggiatori, le aree esterne e l'accessibilità.
I principali interventi del Piano sono sintetizzabili in:

- miglioramento del sistema complessivo di accessibilità alla stazione ed alle aree ad essa correlate per utenti con disabilità audiovisiva o con mobilità ridotta, anche temporanea;
- riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori che prevede un *restyling* architettonico complessivo dei manufatti esistenti e degli spazi a servizio dell'utenza, con inserimento di funzioni attrattive (svago, studentati, luoghi adibiti al *co-working*, presidi di primo soccorso, etc.), oltre a un miglioramento impiantistico e strutturale, sempre attraverso l'impiego di materiali innovativi e sostenibili;
- attenta pianificazione distributiva e cura estetica delle installazioni di segnaletica a garanzia di una più chiara ed agevole informazione al pubblico che possa consentire un migliore orientamento degli utenti nella stazione;
- riconnessione delle aree urbane separate fisicamente dalla presenza della linea ferroviaria;
- riqualificazione delle aree esterne limitrofe allo scalo ferroviario e dei piazzali antistanti le stazioni attraverso un restyling e una riorganizzazione degli spazi pedonali e commerciali;
- potenziamento dell'intermodalità, dando la possibilità all'utenza di raggiungere il luogo desiderato direttamente dalla stazione attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto facilmente accessibili e sostenibili;
- miglioramento del decoro, del comfort e della sicurezza reale e percepita attraverso la progettazione e l'installazione di impianti di illuminazione e l'incremento degli impianti per la videosorveglianza;
- potenziamento degli interventi dal punto di vista della sostenibilità attraverso un utilizzo più consapevole della risorsa idrica, l'incremento di aree a verde rispettando la biodiversità attraverso la scelta di arbusti e piante autoctone, l'uso di materiali sostenibili e di pannelli fotovoltaici sul fabbricato viaggiatori e/o sulle nuove pensiline e fabbricati annessi alla stazione per garantire la produzione di energia rinnovabile.

L'obiettivo per l'anno 2024 ha previsto per il Ministero la vigilanza sull'avanzamento fisico e finanziario degli interventi nelle stazioni di Borgo Val di Taro, San Severo e Venezia Porto Marghera, nel rispetto dei tempi previsti dai programmi.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Monitoraggio delle opere inserite nel contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR

Importi in milioni di Euro *SCHEDA STAZIONI*

n.	OPERE	Importo complessivo dell'intervento	Importo produzione effettiva al 30/11/23	Produzione stimata dal 01/12/23 al 30/11/24	Importo produzione complessiva stimata al 30/11/24	Avanzamento percentuale stimato lavori al 30/11/24	Importo produzione semestrale stimata dal 01/12/23 al 31/05/24	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/12/23 al 31/05/24	Scostamento 1^ periodo	Importo produzione semestrale stimata dal 01/05/24 al 30/11/24	Importo produzione semestrale effettiva dal 01/05/24 al 30/11/24	Scostamento 2^ periodo	Avanzamento percentuale effettivo lavori al 30/11/24
1	P055_A - Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	6.027,59	1.141,76	139,98	1.281,74	21,26%	52,02	64,85	12,84	87,96	113,19	25,22	21,90
2	A1004C - Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori (In Contratto di Programma Agg. 2024 è stata inglobata nella P055_A)	803,44	532,04	19,73	551,77	68,68%	8,66	12,73	4,07	11,08	19,41	8,34	70,22
	Totale	**6.831,03**	**1.673,80**	**159,71**	**1.833,51**	**26,84%**	**60,68**	**77,58**	**16,91**	**99,04**	**132,60**	**33,56**	**27,58%**

n.	**STAZIONI** da completare/attivare	entro il 31/05/2024	entro il 30/11/2024
1	Seregno AE	x	
2	Piacenza ACC 1° marciapiede OVEST	x	
3	Milazzo FV	x	
4	Venezia Porto Marghera ACC (attivazione sottopasso)		x
5	Borgo Val di Taro ACC		x
6	San Severo FV		x
	Totale stazioni (n.)	**3**	**3**

Legenda :
AE area esterna
ACC apparato centrale computerizzato
FV fabbricato viaggiatori

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Stazione di Borgo Val di Taro

La stazione di Borgo Val di Taro è una stazione ferroviaria posta sulla linea Pontremolese tra Parma e La Spezia a servizio dell'omonimo Comune. In origine denominata "Borgotaro", venne costruita nel settembre del 1882, inaugurata nel 1893 entrando in servizio a maggio dello stesso anno.

Il complesso ferroviario si compone di un fabbricato viaggiatori che si sviluppa su due livelli. Oltre al fabbricato viaggiatori sono presenti 3 fabbricati che ospitano il bar, gli uffici tecnici e un magazzino.

A livello funzionale, la stazione è dotata di 3 marciapiedi e 4 binari passanti a servizio dei treni merci e passeggeri. I marciapiedi sono collegati da un sottopasso sotterraneo. Sui marciapiedi sono presenti delle pensiline a servizio dei viaggiatori. Davanti ai fabbricati di stazione è presente un piazzale di pertinenza ospitante parcheggi per sosta breve, taxi e terminal bus.

Allo stato attuale risultano completate tutte le attività realizzative del secondo marciapiede e delle opere civili preliminari per la sostituzione della piattaforma elevatrice e di nuove pensiline; opere propedeutiche per l'innalzamento del terzo marciapiede.

Stazione di San Severo

La stazione di San Severo è una stazione ferroviaria posta sulla linea adriatica Termoli -Foggia all'interno dell'omonima città. Il fabbricato viaggiatori nel tempo ha subito alterne vicissitudini e mutamenti, tra cui anche il tragico incidente dell'aprile 1989, che ne hanno modificato l'impianto fino a determinarne un organismo architettonico completamente differente da quello originale. L'impianto originale era composto da un organismo compatto di forma rettangolare. Sette arcate costituivano il lato maggiore posto longitudinalmente al binario. La stazione fu aperta il 25 aprile del 1864 con l'inaugurazione del tronco Ortona-Foggia della ferrovia Adriatica.

La stazione nell'odierna configurazione è dotata di un fabbricato viaggiatori e un piccolo fabbricato bagni adiacente, 4 marciapiedi, 6 binari e un piazzale esterno adibito a parcheggio.

Allo stato attuale risultano completate tutte le attività di riqualificazione e rifunzionalizzazione del fabbricato viaggiatori della stazione di San Severo e del fabbricato bagni.

Stazione di Venezia Porto Marghera

La Stazione di Venezia Porto Marghera è una fermata ferroviaria situata nel tronco ferroviario Venezia Mestre – Venezia Santa Lucia poco prima dell'inizio del Ponte della Libertà. È localizzata nell'area industriale di Porto Marghera, in corrispondenza della quale risiedono più di 900 aziende con un numero di addetti pari a 12.000. Sono stati pianificati gli interventi di "Adeguamento funzionale della stazione ferroviaria di Venezia Porto Marghera" inerenti al bando per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Città Metropolitane. Gli interventi sono finalizzati alla riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie anche per il miglioramento della mobilità sostenibile e individuano Rete Ferroviaria Italiana (RFI) come soggetto attuatore.

Il progetto di "*Adeguamento funzionale della stazione ferroviaria di Venezia Porto Marghera – Lotto Funzionale 1A: Completamento Finiture Sottopasso e*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

installazione ascensori" è stato pensato per dare la possibilità, di rendere fruibile all'utenza il nuovo sottopasso di stazione, creando un utilizzo ibrido per pedoni e ciclisti, sia che essi siano utenti di Stazione sia che non lo siano.
La programmazione inizialmente condivisa con l'appaltatore prevedeva il completamento delle lavorazioni sopra elencate entro novembre 2024, con un sostanziale anticipo rispetto alle tempistiche contrattualmente previste. Tuttavia, nel frattempo si è deciso di accogliere le richieste sopraggiunte dall'amministrazione comunale di Venezia, che ha chiesto l'apertura anticipata del sottopasso all'utenza urbana, prima del complessivo completamento dei lavori previsti dall'appalto.
Questa scelta ha consentito la messa in esercizio provvisoria dell'opera il giorno 28 agosto 2024, grazie alla finalizzazione di un pacchetto minimo di finiture lungo l'intero percorso aperto al pubblico e alla realizzazione di un raccordo ciclabile tra la pista di via Paganello e l'opera in oggetto.
Allo stato attuale l'opera è fruibile all'utenza per l'attraversamento urbano della linea e risultano in parte completate le attività realizzative sottoscritte nel contratto.

Per quanto concerne ***Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci,*** è stata prevista una misura specifica dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR e si rappresenta quanto segue.
Il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante "*Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti*", convertito con la legge 1° luglio 2021, n. 101, ha previsto la concessione di contributi per il finanziamento finalizzato al rinnovo del materiale rotabile per il trasporto ferroviario delle merci.
L'Amministrazione, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa in vigore, aveva predisposto il decreto interministeriale MIT/MEF del 13 ottobre 2021, n. 395, notificandolo alla Commissione europea nel mese di settembre 2021.
La Commissione, tuttavia, nel mese di luglio 2023, ha richiesto la rimodulazione dei suddetti provvedimenti e considerato che, la decisione di autorizzazione da parte della Commissione europea è intervenuta dopo più di due anni dalla notifica, è risultata necessaria una rimodulazione delle scadenze previste nel cronoprogramma procedurale e, pertanto, nel dicembre 2023, il Ministero ha riavviato le necessarie interlocuzioni con il Ministero dell'economie e delle finanze, al fine dell'acquisizione del prescritto concerto.
Nelle more di tale acquisizione, il decreto-legge 2 marzo 2024 n. 19 ha disposto la riduzione dell'autorizzazione di spesa della misura in parola in riferimento agli stanziamenti previsti per gli anni 2024 e 2025.
La legge 29 aprile 2024, n. 56 di conversione del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 ha disposto il ripristino dei valori delle autorizzazioni di spesa originariamente previsti dalla legge n. 101 del 1º luglio 2021 e successivamente, il comma 1 dell'art. 8 del decreto-legge 9 agosto 2024 n. 113, "Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico", ha reso nuovamente indisponibili parte degli stanziamenti previsti nel relativo stato di previsione di spesa, sino alla data del 30 settembre 2024, per un totale di 55 milioni di euro.

Da ultimo, la legge 30 dicembre 2024, n.207 ha definitivamente cancellato le risorse previste per la misura in parola dei 15 milioni di euro relativi all'anno 2025.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica 4 – "Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero"

Obiettivi strategici correlati:

4.1 Rafforzamento della capacità amministrativa mediante reclutamento e valorizzazione delle risorse umane

L'obiettivo è collegato alla missione *32 "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche"* e al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza",* proponendosi di avviare iniziative volte alla ***valorizzazione professionale del personale, lo sviluppo e il rafforzamento delle competenze*** attraverso la crescita professionale, la formazione continua oltre che il reclutamento di personale da assegnare, in particolare, alle sedi periferiche del Ministero.

Nel corso del 2024, nell'ambito delle **assunzioni** autorizzate dal d.P.C.m. 22 luglio 2022, l'Amministrazione ha svolto un concorso per 160 posti di assistente con professionalità tecnica.
Il concorso, su base territoriale, ha previsto l'assegnazione di 80 unità ai Provveditorati interregionali per le opere pubbliche (80 assistenti geometri) e 80 unità alle Direzioni Generali Territoriali (assistenti tecnici). La procedura concorsuale ha tratto origine dalle necessità segnalate più volte dagli uffici territoriali, caratterizzati da una diffusa carenza d'organico ed impegnati in attività di natura prevalente tecnica.
Espletate le prove concorsuali, a far data dal mese di luglio 2024, sono iniziate le procedure di assunzione, anche se è da segnalare una percentuale non trascurabile di rinunce.
In particolare, per gli assistenti geometri, le assunzioni effettive portate a termine sono pari a 82, mentre per gli assistenti tecnici, le assunzioni sono pari 55 unità, a causa delle 25 rinunce registrate.
La norma c.d. "taglia idonei" (decreto-legge 75/2023 convertito in legge 112/2023 di modifica dell'articolo 35, comma 5 ter decreto legislativo, 30 marzo 2001, n.165) limita ulteriormente le assunzioni degli idonei dalle graduatorie concorsuali.
Il Ministero, inoltre, al fine di rafforzare l'efficienza e la capacità degli uffici periferici della motorizzazione civile ha stipulato, nel corso dell'anno 2024, apposite **convenzioni con enti pubblici** per lo scorrimento di graduatorie di concorso e, pertanto, sono state assunte un totale di 131 unità di personale, afferenti all'area degli assistenti e a quella dei funzionari, sia di profilo tecnico sia amministrativo.

A seguito di specifica contrattazione integrativa, nel luglio 2024 è stato, altresì, emanato il bando per lo svolgimento di una **procedura di passaggio** dalla seconda alla terza area per 430 posti.
La procedura è stata gestita in larga parte con procedure informatiche e ha visto la partecipazione di 1.624 dipendenti. Nel dicembre 2024 sono stati sottoscritti i contratti individuali di lavoro relativi ai 430 vincitori. La procedura è stata gestita

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

mediante risorse interne, grazie all'utilizzo delle tecnologie informatiche ed alla collaborazione tra le strutture.
Inoltre, nei mesi di novembre e dicembre 2024, è stata iniziata e portata a termine una procedura di **progressione economica** derivante dalle nuove disposizioni inserite nel CCNL funzioni centrali 2019-2021, per 2.191 posti e a cui hanno partecipato 3.991 dipendenti delle tre aree (funzionari, assistenti ed operatori).
La procedura si è conclusa con il decreto di approvazione della graduatoria e con la sua pubblicazione nel mese di dicembre 2024.
Infine, per quanto concerne la valorizzazione delle risorse umane mediante l'attuazione del **piano formativo**, si precisa che l'obiettivo di dare avvio a tutti i corsi di formazione previsti nel corso dell'anno 2024 è stato realizzato, essendo stati attivati tutti i 325 corsi programmati.

4.2 Digitalizzazione dei processi di competenza del Ministero

L'obiettivo risulta collegato alla missione 32 - "*Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza*" e al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"*.

In tale ambito l'obiettivo ***"Digitalizzazione dei processi di competenza del Ministero***" si propone di efficientare i procedimenti amministrativi di competenza implementandone la trasformazione in senso digitale.

L'individuazione dei suddetti **processi e delle iniziative volte alla trasformazione digitale** ha previsto il coinvolgimento diretto di talune strutture al fine di reperire soluzioni in linea con i fabbisogni operativi del Ministero.
In particolare, sono state identificate iniziative specifiche che insistono su singole direzioni generali e iniziative trasversali che abilitano la trasformazione digitale di processi comuni. Per tutte le iniziative sono state previste e stimate attività di progettazione e di sviluppo. All'interno di questa cornice è stata rilevata la presenza di processi tecnico-amministrativi che risultano subottimali in termini di efficacia ed efficienza. La digitalizzazione è stata riconosciuta come strumento cruciale per migliorare l'efficienza operativa. L'approccio metodologico ha previsto le fasi di seguito descritte.

- Identificazione e mappatura dei processi specifici di ciascuna Direzione generale e l'individuazione di quelli che possono divenire oggetto delle attività di digitalizzazione.
- Valutazione del grado di maturità digitale. A seguito di interviste mirate con i referenti designati dalle Direzioni generali coinvolte, è stata effettuata un'analisi dei processi individuati che include l'identificazione i) degli stakeholder coinvolti nella loro gestione e nella loro esecuzione, ii) degli input e degli output di ciascuno di essi, iii) delle principali sotto-attività in cui si articolano e iv) degli strumenti tecnologici di supporto attualmente in uso.
- Definizione delle iniziative di digitalizzazione, al fine di individuare potenziali aree di sovrapposizione fra i fabbisogni di Direzioni diverse, in modo da abilitare potenziali sinergie di intervento attraverso la definizione di iniziative omogenee.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

- Prioritizzazione delle iniziative di digitalizzazione. La qualificazione e la successiva classificazione delle iniziative precedentemente definite in termini di benefici attesi, costi di implementazione, grado di fattibilità, livello di priorità e grado di strategicità. Tale analisi ha consentito di categorizzare le iniziative in quattro livelli di priorità: i) iniziative non prioritarie, ii) iniziative a risultato immediato (o "*quick-win"*), iii) opportunità prospettiche e iv) iniziative trasformative.
- Definizione della *roadmap* di implementazione. Stesura di un piano operativo di intervento per le iniziative di digitalizzazione individuate che include l'indicazione di una stima dei tempi e dei costi di realizzazione.

Per il Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative sono state coinvolte la Direzione generale per l'edilizia statale e le politiche abitative e i Provveditorati interregionali. Per il Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto sono state coinvolte la Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali, la Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale e la Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie. La scelta di coinvolgere le suddette strutture all'interno del programma di digitalizzazione dei processi è stata guidata, in primo luogo, da logiche di ottimizzazione dei tempi e massimizzazione dei risultati di breve periodo, suffragate dalla possibilità di proseguire funzionalmente le attività progettuali avviate nel corso del 2023, le quali hanno visto coinvolti i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche in un progetto finalizzato alla digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici attraverso l'evoluzione della piattaforma di *e-Procurement* in uso presso di essi e la Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi statali e la Direzione Generale per la casa e la riqualificazione urbana in un progetto finalizzato alla digitalizzazione dei processi legati al monitoraggio del fenomeno dell'abusivismo e dell'edilizia residenziale pubblica.

I Provveditorati interregionali rivestono, inoltre, il ruolo di soggetti attuatori per la realizzazione delle opere pubbliche di competenza del Ministero e il ruolo di responsabili per la vigilanza sulle opere e sulle reti infrastrutturali finanziate dallo stesso o da altri enti della Pubblica Amministrazione, ruolo, quest'ultimo, in relazione al quale forniscono anche un supporto ai soggetti attuatori durante l'intero ciclo di realizzazione. La scelta di coinvolgere le Direzioni Generali facenti parte del Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto è stata guidata da logiche legate alla rilevanza economica degli investimenti da loro gestiti e pianificati (più di 100 miliardi per i prossimi anni) e all'impatto strategico degli interventi di cui sono titolari (es. finanziamenti PNRR, PSC, PNC e Contratti di Programma). A conclusione della fase di "Definizione della *roadmap* di implementazione", è stata comunicata alle strutture interessate la stima delle iniziative, con i relativi costi. La carenza delle risorse finanziarie necessarie a coprire il fabbisogno non ha consentito l'avvio sistematico di tutte le iniziative.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

4.3 Digitalizzazione degli appalti

L'obiettivo risulta collegato alla missione 32 - "*Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza*" e al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"*.

Come noto, il nuovo codice dei contratti pubblici pone alle stazioni appaltanti l'obiettivo di digitalizzare l'intera procedura dei contratti pubblici, fondandola sull'acquisizione di dati e sulla creazione di documenti nativi digitali attraverso l'utilizzo di piattaforme digitali che rendano possibile l'interazione con le banche dati esistenti e consentano, contemporaneamente, il loro stesso arricchimento con i nuovi dati prodotti dalle singole procedure.
All'interno di questa cornice strategica, nel corso del 2024, il Ministero ha avviato la **digitalizzazione della procedura di attuazione dei contratti pubblici**, in tutte le sue componenti, ponendo come base delle attività di progettazione e sviluppo le regole tecniche e gli interventi infrastrutturali definiti da ANAC e AgID, in modo da garantire l'interazione e l'interoperabilità con le piattaforme certificate e le banche dati nazionali.
Il Ministero attraverso tre Provveditorati alle opere pubbliche (Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Lazio, Abruzzo e Sardegna) ha completato l'implementazione di nuovi moduli all'interno della piattaforma di *e-Procurement* già in uso presso il Ministero sin dal 2023. Quest'azione si inserisce nell'ambito del mandato di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici sancito dall'entrata in vigore, il 1° luglio 2023, del nuovo Codice dei contratti pubblici (D.lgs. n. 36/2023), tra i cui obiettivi si annovera quello di potenziare la trasparenza e l'efficienza nella gestione dei contratti pubblici. In tale contesto l'Amministrazione si è posta l'obiettivo di digitalizzare completamente la procedura di attuazione dei contratti pubblici in tutte le sue componenti, ovvero programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione, ponendo come base delle attività di progettazione e sviluppo le regole tecniche e gli interventi infrastrutturali definiti da ANAC e AgID, in modo da garantire l'interazione e l'interoperabilità con le piattaforme certificate e le banche dati nazionali. In tale ottica, particolare attenzione è stata posta alle procedure di acquisizione, gestione, elaborazione e condivisione dei dati, alle procedure di creazione di documenti nativi digitali e all'interazione con le banche dati esistenti.

Le attività condotte nell'arco temporale di esecuzione del progetto si sono articolate su tre direttrici principali:

- introduzione di un nuovo modulo per la fase di programmazione: consentendo così di effettuare una pianificazione dettagliata e strutturata di servizi, forniture e lavori, nonché dei contratti pubblici ad essi sottesi, facilitando, di conseguenza, le fasi iniziali del ciclo contrattuale;
- ampliamento del modulo già in uso per la fase di affidamento: per renderlo conforme alle normative vigenti e raffinare ulteriormente le sue potenzialità, migliorando di conseguenza l'efficacia e la trasparenza complessive del processo di affidamento;
- introduzione di un nuovo modulo per la fase di progettazione e la fase di esecuzione: consentendo altresì di monitorare più efficacemente le fasi di

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

progettazione e realizzazione delle opere, assicurando che esse rispettino i criteri di qualità e le tempistiche prestabilite.

Del pari è stata prevista l'introduzione di strumenti avanzati per la generazione automatica di documenti, format e template standardizzati in grado di compilare automaticamente i documenti con i dati già presenti nella piattaforma o derivabili in via deduttiva sulla base di criteri e regole standard, eliminando la necessità di immissione manuale dei dati, riducendo i tempi di preparazione dei documenti e limitando l'errore umano.
È stata altresì implementata l'introduzione di cruscotti avanzati per il monitoraggio in tempo reale delle procedure e degli interventi e per la generazione di report dettagliati che offrano una visione immediata dello stato dei progetti.
Da ultimo, è stata prevista l'integrazione della piattaforma con i sistemi esterni in ottica di aumento dell'efficienza operativa degli utenti e minimizzazione delle attività manuali extra-sistema. È stata inoltre, prevista l'introduzione di nuove funzionalità per mezzo delle quali, conformemente alle disposizioni normative vigenti, i Provveditorati potranno ricoprire, attraverso l'utilizzo della piattaforma dedicata Banca Dati Amministrazioni Pubbliche (BDAP) tutti i possibili ruoli che sono chiamati a rivestire, oltre a quello di Stazione Appaltante, come, per esempio, quello di Centrale di Committenza.
Nell'ottica di miglioramento continuo e adeguamento alle normative vigenti è previsto di estendere altresì le funzionalità della piattaforma di *e-procurement* attualmente in uso al fine di allineare al complesso delle disposizioni normative vigenti e di standardizzare ulteriormente gli aspetti procedurali e supportare nuovi modelli operativi che rispecchino le responsabilità dei Provveditorati.

4.4 Razionalizzazione del contenzioso d'interesse del Ministero

L'obiettivo risulta collegato alla missione 32 - "*Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza*" e al programma *32.3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"*.

Il Ministero si è impegnato nella ***Razionalizzazione del contenzioso d'interesse del Ministero***, per realizzare l'efficientamento di almeno una fattispecie di contenzioso entro il 2024.
È necessario, infatti, che i procedimenti amministrativi sottesi siano improntati alla massima efficienza per ridurre i tempi di conclusione e migliorare il servizio.
L'Amministrazione ha provveduto a elaborare una proposta di reingegnerizzazione del procedimento di trattazione dei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica, ritenuta di carattere prioritario in relazione al volume di attività che impegnano il Ministero, e tenuto conto delle criticità organizzative riscontrate.
È stato, pertanto, elaborato uno schema operativo di trattazione del procedimento, articolato in passaggi procedimentali che prevedono il coinvolgimento, per il monitoraggio e il coordinamento, della Direzione generale per gli affari legali, societari e i contratti pubblici.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

In particolare, per consentire una rilevazione unitaria dei dati, tutte le strutture organizzative del Ministero informano la Direzione generale per gli affari legali, societari e i contratti pubblici.
La fase istruttoria è a cura della Direzione generale competente per materia, mentre la Direzione generale per gli affari legali, societari e i contratti pubblici è deputata ad effettuare un controllo di conformità e omogeneità sulla risoluzione delle questioni giuridiche affrontate nell'istruttoria, al fine di uniformare l'orientamento dell'Amministrazione nella sua azione esterna.
Si evidenzia, altresì, che nella proposta di efficientamento è stato inserito l'invio della relazione al Consiglio di Stato mediante lo strumento del "pdf dinamico", così come previsto nell'ambito del progetto pilota elaborato dal Consiglio di Stato e a cui questo Ministero ha partecipato.
La proposta è stata da ultimo formalizzata con la trasmissione, a dicembre 2024, dello "*Schema operativo di trattazione del procedimento dei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica*" a tutte le strutture del Dicastero, invitandole a diffondere lo stesso presso tutti gli uffici e a garantirne la corretta applicazione.

4.5 Rafforzamento ed efficienza della capacità degli uffici periferici della Motorizzazione Civile

L'obiettivo risulta collegato alla missione *13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"* e al programma *13.1 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale".*

L'obiettivo ***rafforzamento della capacità degli uffici al fine di ridurre i tempi di erogazione dei servizi ai cittadini e alle imprese*** nasce dalla necessità di compensare la riduzione del personale addetto agli uffici, pari oltre i 2/3, negli ultimi decenni. Nel 2024 l'obiettivo ha previsto infatti l'assegnazione di nuove unità di personale agli uffici della motorizzazione, attraverso l'individuazione di modalità idonee per incrementare il numero delle risorse umane e inoltre l'analisi dei servizi suscettibili di reingegnerizzazione al fine di individuarne possibili proposte di miglioramento da attuare.
Come già evidenziato nel punto 4.1, il Ministero ha stipulato, nel corso dell'anno 2024, apposite convenzioni con Enti pubblici per lo scorrimento di graduatorie di concorso e, pertanto, sono state assunte un totale di 131 unità di personale, al fine di rafforzare l'efficienza e la capacità degli uffici sopracitati.
Con il medesimo fine, i direttori delle Direzioni Generali Territoriali e il direttore della Direzione Generale per la Motorizzazione hanno promosso diverse attività nell'ambito dei lavori del Gruppo di Consultazione e Monitoraggio (GCM). Il gruppo è stato istituito già nel 2022 al fine di creare le condizioni utili ad assicurare un adeguato coinvolgimento del personale degli uffici nell'ambito delle azioni di miglioramento dei livelli di servizio erogati all'utenza e favorire una gestione strutturata di tali interventi, una progettazione e implementazione di soluzioni condivise e ad alto valore, per lo specifico contesto di riferimento e, in ultimo, per facilitare la concreta attuazione delle soluzioni sul territorio.
In continuità con le linee di azione stabilite nel 2023 e in coerenza con gli obiettivi del proprio mandato, anche nel 2024, il gruppo ha portato avanti la propria visione relativa alle linee guida di evoluzione dei processi, evidenziando le problematiche

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

operative da affrontare in via prioritaria, e dando seguito ove ritenuto opportuno a interventi di analisi e allineamento organizzativo.
Con riferimento a quanto sopra, per il 2024, si segnalano di seguito le attività svolte, con il coinvolgimento diretto degli uffici territoriali:

- consolidamento e *fine tuning* del sistema di reportistica interna a supporto del governo dei processi di produzione degli uffici, con integrazione degli indicatori di *performance* mensilmente prodotti e la definizione di specifici report tematici semestrali per il più approfondito monitoraggio dei processi di gestione degli esami e delle revisioni;
- processo di accreditamento dei Centri Prova Autoveicoli quali organismi di ispezione, attraverso la proceduralizzazione sistematica dei processi di organizzazione degli uffici e di gestione delle omologazioni europee;
- progettazione del modello armonizzato di gestione dei documenti degli uffici territoriali e prima sperimentazione finalizzata all'adozione di un nuovo titolario standard per tutte le Direzioni Generali Territoriali;
- progettazione del modello delle competenze degli uffici territoriali a supporto dei processi di organizzazione della forza lavoro sulle diverse linee di attività e di analisi della relativa distribuzione sul territorio, ai fini della migliore qualificazione delle opportune politiche di gestione del personale;
- conclusione della progettazione e realizzazione dei nuovi sistemi di gestione delle pratiche che interessano i ciclomotori, le macchine agricole e le macchine operatrici;
- progettazione del libretto metrologico digitale a supporto dell'efficientamento delle attività di gestione degli strumenti di misurazione dei centri in cui vengono effettuate attività di ispezione dei veicoli nell'ambito dei processi di revisione, omologazione, ecc.;
- sperimentazione del nuovo processo digitalizzato di monitoraggio della formazione per il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente e realizzazione delle successive modifiche evolutive alla nuova piattaforma;
- analisi ai fini della regolamentazione dell'accesso ai servizi per cittadini extra-UE con permesso di soggiorno smarrito o scaduto.

Con riferimento alle linee di attività già identificate, e che potranno essere portate avanti anche per il 2025 con possibili collegati interventi di reingegnerizzazione, si identificano le seguenti iniziative:

- realizzazione della convergenza degli uffici verso un modello di gestione unico e digitalizzato di marca/protocollazione dei documenti acquisiti nell'ambito delle attività di erogazione dei servizi del catalogo dei prodotti di Motorizzazione;
- revisione dei processi operativi maggiormente interessati da fenomeni di contenzioso, al fine di identificare strumenti e contromisure utili a perseguire la loro deflazione;
- standardizzazione delle regole operative adottate dagli uffici del territorio in ambiti specifici.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

4.6 Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali

L'obiettivo è collegato nell'ambito delle missioni *7 "Ordine pubblico e sicurezza", 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto", 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", 19 "Casa e assetto urbanistico" e 32 "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche"* a tutte le pertinenti azioni dei programmi di competenza dei centri di responsabilità amministrativa.

L'obiettivo dà attuazione alla Riforma 1.11 del PNRR ed è volto alla ***riduzione dei tempi di pagamento***, anche attraverso l'introduzione di specifiche misure organizzative. È formulato secondo le previsioni dell'articolo 4-bis, comma 2, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41: "*Le amministrazioni pubbliche (...) nell'ambito dei sistemi di valutazione della performance (...) provvedono ad assegnare (...) ai dirigenti responsabili dei pagamenti delle fatture commerciali, nonché ai dirigenti apicali delle rispettive strutture specifici obiettivi annuali relativi al rispetto dei tempi di pagamento previsti dalle vigenti disposizioni e valutati, ai fini del riconoscimento della retribuzione di risultato, in misura non inferiore al 30 per cento*".

Il Ministero si è impegnato nell'adottare misure, anche di carattere organizzativo, finalizzate all'efficientamento dei processi di spesa per la riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali.
In particolare, è stato predisposto il Piano degli interventi ritenuti necessari per il superamento del ritardo nei tempi di pagamento, ai sensi dell'articolo 40 del decreto-legge n. 19 del 2024, approvato con d.M. n. 245 del mese di ottobre 2024, con il relativo cronoprogramma delle attività previste nello stesso Piano.

Sono stati costituiti:
- la *task force* composta da rappresentanti del Ministero e del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e della Strutture di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, per il monitoraggio dell'attuazione del Piano degli interventi per il superamento del ritardo dei pagamenti.
- il Nucleo stabile per il coordinamento del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; nell'anno 2024 si è riunito anche per l'esame delle tematiche connesse alla tempestività dei pagamenti.

Nell'ottica di migliorare e velocizzare i processi amministrativi, sono state fornite indicazioni al personale in ordine alle funzionalità della Piattaforma dei Crediti Commerciali per lo svolgimento delle attività trimestrali di monitoraggio dei dati, come suggerito dalle numerose circolari del MEF - Ragioneria generale dello Stato. Inoltre, l'ufficio di bilancio del Ministero ha attuato un costante coordinamento dei flussi di cassa, per garantire l'espletamento delle consentite operazioni di flessibilità di bilancio, in tempi più contenuti, rispetto al ricorso delle ordinarie richieste di fondi al Ministero dell'economia e delle finanze ed infine è stato anche predisposto un *Vademecum* tecnico – operativo concernente le modalità di gestione delle fatture commerciali e delle note di credito, inoltrato a tutte le strutture con l'intento di uniformare le procedure di pagamento.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

4.7 Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza

L'obiettivo è collegato nell'ambito delle missioni *7 "Ordine pubblico e sicurezza", 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto", 14 "Infrastrutture pubbliche e logistica", 19 "Casa e assetto urbanistico" e 32 "Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche"* a tutte le pertinenti azioni dei programmi di competenza dei centri di responsabilità amministrativa.

L'obiettivo ha coinvolto tutte le strutture del Ministero, in particolare per il ***rafforzamento delle azioni previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza e l'uso delle risorse pubbliche*** e inoltre ha impegnato le strutture ministeriali per le proposte sui ***risparmi di spesa definiti dal Consiglio dei ministri per il 2025***.

A tale ultimo riguardo, l'obiettivo dà attuazione alle previsioni dell'articolo 8 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 agosto 2023, recante "*Definizione degli obiettivi di spesa 2024-2026 per ciascun Ministero*", che, al comma 1, precisa che "*per il triennio 2024-2026, nell'ambito del ciclo di gestione della performance di cui al decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, tra gli obiettivi previsti all'articolo 5, comma 1, lettera a) del predetto decreto, è incluso da parte di ogni Ministero un apposito obiettivo avente ad oggetto l'analisi, la valutazione e la revisione della spesa*". Tutti i centri di responsabilità amministrativa hanno condotto attività di analisi delle aree suscettibili di revisione della spesa per conseguire i risparmi definiti dal Consiglio dei ministri per il 2025, entro il terzo trimestre del 2024, finalizzate alla predisposizione della prevista relazione da parte del Ministro.

Al fine di proseguire nelle azioni di ***prevenzione della corruzione*** attraverso l'attuazione della sottosezione "rischi corruttivi e trasparenza" del PIAO, adottato con decreto del Ministro del 31 gennaio 2024 n. 22, sono state poste in essere azioni finalizzate ad innalzare il livello di sensibilizzazione e promozione della cultura della corruzione, intesa nella sua accezione più ampia, che integra alla violazione delle regole di rilevanza penale il più articolato concetto di "*maladministration*", ovvero come utilizzo inefficace e inefficiente delle risorse umane, economiche e strumentali, nonché di incapacità organizzativa e di incompetenza.
Nello specifico, per il 2024, è stato richiesto di verificare l'idoneità delle misure individuate per prevenire/trattare il rischio "corruzione", in particolare per le attività a rischio medio alto attraverso la valorizzazione di indicatori di monitoraggio per tipologia di misura.
Le strutture hanno indicato anche le cause che eventualmente hanno ostacolato, ridotto, ritardato o modificato l'applicazione della misura medesima o ne hanno determinato il riesame. Il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ha anche riferito che sono stati acquisiti, conformemente ai risultati attesi, i contributi dei centri di responsabilità amministrativa, completi dei dati relativi alla rendicontazione degli indicatori di monitoraggio delle misure di prevenzione della corruzione adottate, per ciascuna articolazione organizzativa centrale e periferica.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Sul tema della ***trasparenza*** sono state sollecitate le strutture del Ministero ad una verifica puntuale della pubblicazione e dell'aggiornamento delle informazioni contenute nella sezione "Amministrazione Trasparente" del sito istituzionale, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 e successive modificazioni ed integrazioni.
Il livello di adempimento degli obblighi di trasparenza risulta complessivamente soddisfacente. L'attività di monitoraggio ha fatto emergere, in alcuni circostanziati casi, lievi carenze nella qualità delle informazioni. Complessivamente sono state comunque assicurate l'integrità, l'aggiornamento, la completezza e la tempestività nella pubblicazione mentre è mancata talvolta l'accuratezza del dato pubblicato ovvero il dato risultava pubblicato in una sottosezione non corretta. Le restanti criticità sono dovute alla complessa struttura del Ministero, articolata a livello centrale e periferico.
Il ***sistema informativo di controllo di gestione e di monitoraggio della performance,*** Sigest, fa parte del sistema dei controlli del Ministero ed assume carattere strategico negli ambiti della pianificazione economica e finanziaria, della trasparenza dell'attività amministrativa, dell'uso delle risorse pubbliche, della prestazione dei servizi erogati, del monitoraggio degli obiettivi definiti nei documenti di programmazione e della valutazione individuale. In tale ultimo ambito, nel quadro delle iniziative tese alla semplificazione dei procedimenti ed avuto riguardo ai notevoli ritardi registratisi negli scorsi anni, la comunicazione dei punteggi relativi ai comportamenti organizzativi avviene tramite il Sigest, che è stato opportunamente implementato per accertare automaticamente, ai fini della valutazione, il rispetto dei termini previsti dal Sistema di misurazione e valutazione della *performance* del Ministero.
Tutte le strutture complessivamente hanno operato nel rispetto dei tempi del controllo di gestione e del monitoraggio della *performance*, salvo qualche caso di ritardo nella fase relativa all'inserimento dei dati mensili del personale che ha fatto registrare per alcune strutture lievi flessioni del valore percentuale di raggiungimento dell'obiettivo.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

TAVOLE

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2024

Tavola 1 – Missioni, Programmi e azioni delle amministrazioni centrali dello Stato - Esercizio finanziario 2024

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI					
Missione		Programma		Centro di Responsabilità	Azione
007	Ordine pubblico e sicurezza	007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	4	CAPITANERIE DI PORTO	0001 Spese di personale per il programma (personale militare)
					0002 Spese di personale per il programma (personale civile)
					0003 Gestione ed assistenza del personale del Corpo delle Capitanerie di porto
					0004 Trattamenti provvisori di pensione
					0005 Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse
					0006 Salvaguardia della vita umana in mare
					0007 Sicurezza e controllo della navigazione
					0008 Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto
013	Diritto alla mobilita' e sviluppo dei sistemi di trasporto	001 Sviluppo e sicurezza della mobilita' stradale	3	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0001 Spese di personale per il programma
					0002 Regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione
					0003 Interventi per la sicurezza stradale
		002 Autotrasporto ed intermodalita'	3	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0001 Spese di personale per il programma
					0002 Sistemi e servizi di trasporto intermodale
					0003 Interventi in materia di autotrasporto
		004 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	3	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE	0001 Spese di personale per il programma
					0002 Sicurezza e vigilanza nel trasporto aereo
		005 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	6	DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE E LE RETI DI TRASPORTO	0001 Spese di personale per il programma
					0002 Interventi sulle infrastrutture ferroviarie
					0003 Interventi per la sicurezza e la vigilanza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI						
Missione		Programma		Centro di Responsabilità	Azione	
014	Infrastrutture pubbliche e logistica	010	Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE E LE POLITICHE ABITATIVE	0005	Accordi internazionali e grandi eventi
					0006	Interventi di ricostruzione a seguito di eventi calamitosi
					0007	Infrastrutture carcerarie
					0008	Realizzazione del sistema MOSE
		011	Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	6 DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE E LE RETI DI TRASPORTO	0001	Spese di personale per il programma
					0002	Infrastrutture stradali e autostradali in gestione ANAS e relative intermodalità
					0003	Infrastrutture autostradali in concessione
					0004	Contributi per la realizzazione di opere viarie
					0006	Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali
					0007	Sviluppo del territorio, progetti internazionali e infrastrutture per la mobilità sostenibile
					0008	Realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina
019	Casa e assetto urbanistico	002	Politiche abitative, urbane e territoriali	2 DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE E LE POLITICHE ABITATIVE	0001	Spese di personale per il programma
					0002	Edilizia residenziale sociale
					0003	Interventi e misure per la riduzione del disagio abitativo
032	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	002	Indirizzo politico	1 GABINETTO E UFFICI DI DIRETTA COLLABORAZIONE ALL'OPERA DEL MINISTRO	0001	Ministro e Sottosegretari di Stato
					0002	Indirizzo politico-amministrativo
					0003	Valutazione e controllo strategico (OIV)
					0004	Fondi da ripartire alimentati dal riaccertamento dei residui passivi perenti
		003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	7 DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI GENERALI E LA DIGITALIZZAZIONE	0001	Spese di personale per il programma
					0002	Gestione del personale

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI							
Missione		Programma		Centro di Responsabilità		Azione	
032	Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	003	Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	7	DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI GENERALI E LA DIGITALIZZAZIONE	0003	Gestione comune dei beni e servizi
						0004	Gestione e sviluppo dei servizi e dei progetti informatici
						0005	Formazione qualificazione, regolazione dei contratti pubblici

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2024

Tavola 2 – Personale civile – presenti in servizio

Qualifiche	**Presenti in servizio al 31 dicembre 2023**	**Presenti in servizio al 31 dicembre 2024**
Dirigenti 1 fascia	41	36
Dirigenti 2 fascia	156	165
Totale Dirigenti	**197**	**201**
Area funzionari	2.479	2.858
Area assistenti	3.270	2.746
Area operatori	103	88
Totale Aree	**5.852**	**5.692**
TOTALE	**6.049**	**5.893**

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2024

Tavola 2 bis – Personale militare

Qualifiche	**Dotazione organica**		**Personale in servizio**	
	2023	2024	2023	2024
Ufficiali Ammiragli	20	20	18	19
Ufficiali superiori	564	612	757	770
Totale dirigenti	**584**	**632**	**775**	**789**
Ufficiali	681	673	543	518
Sottufficiali	4.100	4.120	4.226	4.184
Graduati	3.880	4.080	3.164	3.176
Truppa	1.775	1.775	1.413	1.821
Totale personale non dirigente	**10.436**	**10.648**	**9.346**	**9.699**
TOTALE	**11.020**	**11.280**	**10.121**	**10.488**

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2024

Tavola 3 – Personale civile

Categorie professionali	Numero addetti								Retribuzione fondamentale
	Tempo indeterminato				Tempo determinato		Totale		
	Partime		Tempo pieno						
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2024
Dirigenti 1° fascia			37	35	4	1	41	36	87.204,47
Dirigenti 2° fascia			127	141	29	24	156	165	68.215,58
Totale			*164*	*176*	*33*	*25*	*197*	*201*	
Area funzionari	127	154	2.340	2.702	12	2	2.479	2.858	38.402,58
Area assistenti	242	200	3.027	2.544	1	2	3.270	2.746	31.621,12
Area operatori	9	9	94	79	0	0	103	88	30.051,47
Totale	*378*	*363*	*5.461*	*5.325*	*13*	*4*	*5.852*	*5.692*	

Fonte dati: Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio

Personale delle aree: comprende il personale MIT in comando ad altre pubbliche amministrazioni, non comprende il personale di altre pubbliche amministrazioni in comando al MIT

Dirigenti: comprende i dirigenti di altre pubbliche amministrazioni aventi incarico al MIT e non comprende i dirigenti ruolo MIT con incarico ad altre pubbliche amministrazioni

Non è compreso il personale assegnato all'Unità di Missione per il PNRR (1 Dirigente generale, 3 dirigenti, 3 funzionari -tutti a tempo determinato)

Per il dato relativo alla retribuzione fondamentale gli importi sono stati forniti da MEF per redazione PIAO

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2024

Tavola 4 – Quadro degli obiettivi strategici 2024 correlati alle priorità politiche

Priorità Politica 1: AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE E DEL TRASPORTO

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
A. Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative	**Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire la tutela della pubblica incolumità e gli attuali standard di fornitura/riserva idrica anche in relazione ai fenomeni alluvionali e siccitosi**	*Miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, soprattutto nelle zone di maggior sismicità e per quelle con più anni di funzionamento attraverso lo svolgimento delle visite di vigilanza, l'esame delle asseverazioni semestrali e straordinarie e l'approvazione tecnica dei progetti di manutenzione* *1.A1.1*
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030: revisione del codice della strada***	*Adozione di una riforma organica del codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale informata ai criteri di semplicità, chiarezza, efficienza, equità e rispetto di tutte le tipologie di utenti* *1.B1.1*
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030: orientamento di campagne informative e di comunicazione***	*Affidamento delle attività di ideazione e diffusione di una campagna di comunicazione istituzionale in materia di sicurezza stradale* *1.B2.1*
E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto	***Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR***	*Attuazione del programma annuale di monitoraggio dei livelli di servizio della rete autostradale in concessione, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo* *1.E1.1.*
		Analisi e verifica degli indicatori di performance per la misura della qualità dei servizi previsti dal Contratto di programma ANAS S.p.A., anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo *1.E1.2*
C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici	***Promuovere la sicurezza, la qualificazione, la progettazione e la realizzazione dei ponti provvisori smontabili o riutilizzabili***	*Redazione di linee Guida sulla sicurezza, qualificazione, progettazione, realizzazione di ponti provvisori smontabili e/o riutilizzabili e degli elementi strutturali che li costituiscono* *1.C1.1*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici	***Assicurare modalità uniformi di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo***	*Aggiornamento delle Linee guida concernenti modalità di impiego e qualificazione di travi tralicciate in acciaio conglobate in getto di calcestruzzo* *1.C2.1*
C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici	***Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche, con particolare riguardo per quelle ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)***	*Tempestiva emanazione dei pareri da parte del Consiglio* *1.C3.1*
D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto	***Garantire la sicurezza in mare, nei laghi, ove istituiti i servizi di Guardia costiera, e della navigazione (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale***	*Assicurare ogni possibile azione di efficientamento dei sistemi riferiti all'organizzazione deputata al soccorso marittimo* *1.D1.1*
		Miglioramento degli standard di sicurezza del trasporto marittimo attraverso le attività ispettive di Safety (Flag State Control e Port State Control) e Security (Maritime Security) *1.D1.2*
		Incremento della prevenzione nella sicurezza della navigazione marittima e nei laghi, ove istituiti i citati servizi *1.D1.3*
		Efficientare, anche attraverso l'innovazione e lo sviluppo tecnologico, gli strumenti e i sistemi in uso al Corpo, a garanzia della sicurezza della navigazione *1.D1.4*
		Rafforzare e sostenere la cooperazione nelle funzioni di Guardia costiera con i Paesi del Mediterraneo, le Organizzazioni internazionali e le Istituzioni dell'Unione Europea *1.D1.5*
D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto	***Garantire l'ottimizzazione della vigilanza, tutela e sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato organizzativo preposto***	*Migliorare le azioni di controllo in mare, sui laghi, ove istituiti servizi di Guardia costiera, sul demanio marittimo e nei porti per garantire il rispetto degli standard di sicurezza* *1.D2.1*
		Migliorare l'apparato preposto ai servizi di polizia marittima per garantire la vigilanza e i controlli anche a tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse, nell'ottica del raggiungimento dei target previsti dall'Agenda 2030 *1.D2.2*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica 2 - SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE E DI RETI DI TRASPORTO

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
A. Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative	***Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche in attuazione del PNRR e del "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico"***	*Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie, attuando e monitorando gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale degli interventi nel settore idrico (sezione invasi) anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati* *2.A2.1*
	Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare	*Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relative al "Programma innovativo qualità dell'abitare", previsti dalla linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" nell'ambito della componente M5C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati* *2.A3.1*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al "Programma Safe, green and social", previsti dalla linea di intervento "Efficientamento edifici pubblici" nell'ambito della componente M2C3 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati *2.A3.2*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target di "Efficientamento delle cittadelle giudiziarie", previsti dalla linea di intervento "Efficientamento edifici pubblici" nell'ambito della componente M2C3 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati *2.A3.3*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti" previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR *2.A3.4*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per minori" previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M5C2 del PNRR *2.A3.5*
		Attuazione del Programma di recupero e razionalizzazione degli alloggi ed immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei comuni e degli ex IACP comunque denominati *2.A3.6*
		Avvio di ogni utile iniziativa alla definizione di un nuovo e moderno 'piano casa' *2.A3.7*
B. Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Revisione della governance portuale***	*Elaborazione di proposte normative ed amministrative volte alla ridefinizione del sistema di governance dei porti e dell'Autorità di sistema portuale* *2.B5.1*
B. Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali***	*Adozione delle iniziative degli interventi relativi alle "infrastrutture per le ZES", previsti dalla "Strategia nazionale per le aree interne", nell'ambito della componente M5C3 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati* *2.B6.1*
B. Dipartimento per i trasporti e la navigazione E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto	***Completamento dei corridoi europei***	*Adozione di iniziative utili alla prosecuzione degli interventi già in corso e di quelli di prossima attivazione relativi al completamento dei corridoi infrastrutturali ricompresi nella rete transeuropea dei trasporti* *2.B3.1* *2.E3.1*
B. Dipartimento per i trasporti e la navigazione E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto	***Revisione del sistema concessorio***	*Elaborazione di proposte normative e amministrative volte alla revisione organica del sistema delle concessioni autostradali* *2.B4.1* *2.E4.1*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto	***Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l'efficienza***	*Vigilanza e monitoraggio delle opere delle concessionarie autostradali, anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo* *2.E2.1*
		Vigilanza e monitoraggio delle strade di interesse nazionale gestite da ANAS S.p.A., anche al fine di assicurare la loro funzionalità e la sicurezza delle persone e di definire tempestivamente eventuali interventi di tipo correttivo *2.E2.2*
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Misurare ed analizzare gli andamenti dei dati di traffico relativi alla mobilità di persone e merci utili per individuare i fabbisogni infrastrutturali e pianificare lo sviluppo delle reti di trasporto***	*Predisporre periodicamente un set strutturato di dati di traffico per l'alimentazione di un database di monitoraggio ed analisi degli stessi* *2.B7.1* *2.E5.1* *2.F1.1*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica 3 - AUMENTO DELL' EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana***	*Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al "Rinnovo autobus TPL", previsti dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M2C2 del PNRR anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati* *3.B8.1*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al "Rinnovo treni TPL", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati *3.B8.2*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al "Trasporto rapido di massa", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR e, in particolare, degli interventi elencati nella tabella allegata, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati *3.B8.3*
		Ripartizione del fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario, e monitoraggio dell'utilizzo dei fondi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo *3.B8.4*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi alle "Ciclovie urbane", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati *3.B85*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Potenziamento delle linee ferroviarie regionali" finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare nell'ambito della componente M3C1 3.B8.6
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale***	*Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Realizzazione degli "interventi portuali" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati 3.B9.1*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Realizzazione degli interventi relativi al "Piano nazionale del Cold ironing" previsti dal Fondo Complementare con il "Progetto integrato porti d'Italia", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati 3.B9.2
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Attuazione e monitoraggio degli interventi finalizzati ad aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi, previsti dal Fondo Complementare con il progetto "Navigazione green", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR 3.B9.3
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Attuazione e monitoraggio degli interventi finalizzati al rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito, previsti dal Fondo Complementare con il progetto "Navigazione green", nell'ambito della componente M2C2 del PNRR 3.B9.4

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione	***Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei***	*Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Attuazione e monitoraggio degli interventi di "Digital innovation dei sistemi aeroportuali", nell'ambito della componente M3C2 del PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati* *3.B10.1*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Coordinamento delle attività di predisposizione del Piano nazionale degli aeroporti, elaborando una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori e integrando il trasporto aereo con quello ferroviario per la riduzione degli impatti ambientali *3.B10.2*
E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto	**Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci**	*Vigilanza del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio contratto intercity e monitoraggio degli interventi, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo* *3.E6.1*
		Monitoraggio delle opere inserite nel Contratto di programma RFI, parte investimenti, con particolare riguardo a quelle previste dal PNRR, anche al fine di definire tempestivamente eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati *3.E6.2*
		Adozione delle iniziative per il rispetto delle milestones e dei target relativi al programma "Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci" previsto dal Fondo Complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR - sub investimento 1 "Rinnovo locomotive merci e carri obsoleti *3.E6.3*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Priorità politica 4 - MIGLIORAMENTO DELL'EFFICACIA DELL'AZIONE DEL MINISTERO

Dipartimento	*Obiettivo strategico*	*Obiettivo operativo*
F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Rafforzamento della capacità amministrativa mediante reclutamento e valorizzazione delle risorse umane***	*Valorizzazione professionale delle competenze delle risorse umane* *4.F2.1*
F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Digitalizzazione dei processi di competenza del Ministero***	*Avvio di iniziative volte alla trasformazione, in senso digitale, dei processi di competenza del Ministero* *4.F3.1*
F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Digitalizzazione degli appalti***	*Avvio delle iniziative finalizzate alla digitalizzazione delle procedure di gara e di affidamento da parte delle stazioni appaltanti* *4.F4.1*
F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Razionalizzazione del contenzioso d'interesse del Ministero***	*Efficientamento della gestione del contenzioso d'interesse del Ministero, con il coinvolgimento del Gabinetto del Ministro e di tutte le Direzioni generali* *4.F5.1*
B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Rafforzamento ed efficienza della capacità degli uffici periferici della Motorizzazione Civile***	*Rafforzamento della capacità degli uffici al fine di ridurre i tempi di erogazione dei servizi ai cittadini e alle imprese* *4.B11.1* *4.F6.1*
A - Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative B - Dipartimento per i trasporti e la navigazione C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto E - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto F - Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione	***Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali***	*Rispettare i tempi di pagamento previsti dalle vigenti disposizioni* *4.A4.1* *4.B12.1* *4.C4.1* *4.D3.1* *4.E7.1* *4.F7.1*
	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	*Collaborare alla predisposizione della relazione del Ministro sui risparmi di spesa definiti dal Consiglio dei ministri per il 2025* *4.A5.1* *4.B13.1* *4.C5.1* *4.D4.1* *4.E8.1* *4.F8.1*
		Rafforzamento delle azioni previste nella pianificazione triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza dell'attività amministrativa e l'uso delle risorse pubbliche *4.A5.2* *4.B13.2* *4.C5.2* *4.D4.2* *4.E8.2* *4.F8.2*

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Relazione ex art. 3, comma 68, legge 24 dicembre 2007, n. 244 - anno 2024

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

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2023 (d)	2024 (d)	2025 (e)	2026 (e)	2023	2024	2023	2024	2023	2024	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITA' E DELLE PERSONE	983.282	962.202	937.141	961.497	932.823	934.834	919.797	919.874	10.933	10.316		X	
Totale			**983.282**	**962.202**	**937.141**	**961.497**	**932.823**	**934.834**	**919.797**	**919.874**	**10.933**	**10.316**			
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITA' E DELLE PERSONE	418.334	383.229	300.964	294.029	362.099	327.468	325.578	308.524	2.588	2.553		X	
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	533.088	299.016	325.131	345.758	528.632	292.069	513.164,00	267.971	75	125		X	
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	89.196	102.990	63.342	57.447	86.357	100.093	60.813	91.839	36	38		X	
	13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	1.089.197	1.274.141	1.227.519	1.157.962	866.926	1.267.957	756.878	1.171.141	48	50		X	
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	8.799.121	8.171.446	7.893.561	7.567.011	8.799.678	8.170.622	7.794.806	6.699.026	52	55		X	
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	1.361.470	1.114.867	1.151.401	755.035	1.350.972	1.074.277	1.135.763	846.586	126	134		X	
Totale			**12.290.406**	**11.345.689**	**10.961.918**	**10.177.242**	**11.994.664**	**11.232.486**	**10.587.002**	**9.385.087**	**2.925**	**2.955**			

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2023 (d)	2024 (d)	2025 (e)	2026 (e)	2023	2024	2023	2024	2023	2024	A	B	C
7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITA' E DELLE PERSONE	983.282	962.202	937.141	961.497	932.823	934.834	919.797	919.874	10.933	10.316		X	
Totale			**983.282**	**962.202**	**937.141**	**961.497**	**932.823**	**934.834**	**919.797**	**919.874**	**10.933**	**10.316**			
13. Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITA' E DELLE PERSONE	418.334	383.229	300.964	294.029	362.099	327.468	325.578	308.524	2.588	2.553		X	
	13.2 Autotrasporto ed intermodalità	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	533.088	299.016	325.131	345.758	528.632	292.069	513.164,00	267.971	75	125		X	
	13.4 Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	89.196	102.990	63.342	57.447	86.357	100.093	60.813	91.839	36	38		X	
	13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	1.089.197	1.274.141	1.227.519	1.157.962	866.926	1.267.957	756.878	1.171.141	48	50		X	
	13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	8.799.121	8.171.446	7.893.561	7.567.011	8.799.678	8.170.622	7.794.806	6.699.026	52	55		X	
	13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	AUMENTO DELL'EFFICIENZA E DELLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DEI TRASPORTI	1.361.470	1.114.867	1.151.401	755.035	1.350.972	1.074.277	1.135.763	846.586	126	134		X	
Totale			**12.290.406**	**11.345.689**	**10.961.918**	**10.177.242**	**11.994.664**	**11.232.486**	**10.587.002**	**9.385.087**	**2.925**	**2.955**			

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Missioni	Programmi	Priorità Politiche	Stanziamenti				Impegni (a)		Spese di cassa (a1)		R. umane n. addetti (b)		Grado informatizzazione (c)		
			2023 (d)	2024 (d)	2025 (e)	2026 (e)	2023	2024	2023	2024	2023	2024	A	B	C
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici e idraulici	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	388.848	491.684	402.670	315.223	184.471	488.652	71.013	363.052	118	127		X	
	14.9 Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	13.013	11.884	11.033	11.517	12.432	7.092	9.459	8.491	65	65		X	
	14.10 Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	2.948.769	2.013.198	729.326	530.028	2.923.938	1.952.261	1.753.185	1.934.581	1.491	1.384		X	
	14.11 Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	4.548.664	5.492.257	4.882.777	5.538.762	4.527.532	5.480.764	4.215.548	3.939.952	356	247		X	
Totale			**7.899.294**	**8.009.023**	**6.025.806**	**6.395.530**	**7.648.373**	**7.928.769**	**6.049.205**	**6.246.076**	**2.030**	**1.823**			
19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative, urbane e territoriali	SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E RESILIENTI, ANCHE PER TENERE CONTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	561.467	534.668	535.576	496.931	559.489	533.544	109.192	470.973	64	73		X	
Totale			**561.467**	**534.668**	**535.576**	**496.931**	**559.489**	**533.544**	**109.192**	**470.973**	**64**	**73**			
32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.2 Indirizzo politico	MIGLIORAMENTO DELL'EFFICACIA DELL'AZIONE DEL MINISTERO E GESTIONE SOSTENIBILE DELLE SUE STRUTTURE	29.979	27.748	73.584	42.947	17.182	16.365	16.402	17.086	200	203		X	
	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	MIGLIORAMENTO DELL'EFFICACIA DELL'AZIONE DEL MINISTERO E GESTIONE SOSTENIBILE DELLE SUE STRUTTURE	94.015	120.962	112.621	106.476	91.674	107.317	79.509	661.241	434	592		X	
Totale			**123.994**	**148.710**	**186.205**	**149.423**	**108.856**	**123.682**	**95.911**	**678.327**	**634**	**795**			
TOTALE			**21.858.443**	**21.000.292**	**18.646.646**	**18.180.623**	**21.244.205**	**20.753.315**	**17.761.107**	**17.700.337**	**16.586**	**15.962**			

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

NOTE

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

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

(a) impegni in conto competenza FONTE NOTE INTEGRATIVE APPLICATIVO MEF
(a1) totale pagato FONTE NOTE INTEGRATIVE APPLICATIVO MEF
(b) dati relativi agli anni-persona da Budget rivisto aggiornato a luglio 2024. Per il programma 7.7 sono indicati gli anni-persona del personale civile e militare.
(c) A: basso B: medio C:alto. Il grado di informatizzazione è correlato alle risorse finanziarie dedicate ed all'impatto dei sistemi informativi verso l'utenza esterna ed interna.
(d) stanziamenti definitivi di competenza FONTE NOTE INTEGRATIVE APPLICATIVO MEF
(e) previsioni degli stanziamenti di competenza contenute nella legge 30 dicembre 2023, n.213, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2023 (Suppl. Ordinario n.41). "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024 – 2026"

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

ALLEGATI

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Allegato 1 Rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio Anno 2024

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

Rapporto sull'attività di analisi e di revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, ai sensi dell'articolo 9, commi 1-ter e 1-quater del decreto-legge n. 185 del 2008. Situazione debitoria al 31 dicembre 2024.

Premessa

In via preliminare si rappresenta che le misure di contenimento e di razionalizzazione della spesa pubblica inserite nelle leggi finanziarie a partire dall'esercizio finanziario 2007 e da ultimo attuate ai sensi dell'art. 22-*bis* della legge n. 196 del 2009 - c.d. "spending review" - con le leggi di bilancio n. 213 del 2023 e n. 207 del 2024 che hanno apportato riduzioni anche agli stanziamenti dei capitoli di spesa di funzionamento nella percentuale di almeno il 5 per cento annuo a decorrere, hanno reso, nel tempo, più difficile mantenere i necessari livelli di servizi e sicurezza del lavoro, con particolare riguardo alle sedi decentrate del Ministero che in conseguenza della carenza di risorse hanno accumulato un'esposizione finanziaria per debiti pregressi.

Al fine di descrivere le difficoltà finanziarie degli Uffici decentrati, si porta l'esempio dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche per il cui funzionamento nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio finanziario 2024 sono stati stanziati, al netto delle predette riduzioni di spesa, circa 3,24 milioni di euro annui a fronte di 1.455 unità di personale in servizio. Da ciò consegue che per ciascuna unità di personale sono disponibili euro 2.227 annui per assicurare le connesse spese di funzionamento annuali relative a qualsiasi esigenza in ordine a contratti di pulizia e manutenzione edifici, canoni e utenze vari, spese per la sicurezza sui luoghi di lavoro, leasing di autovetture, spese postali, sopralluoghi tecnici, formazione, tasse di smaltimento rifiuti e mobili e arredi per gli Uffici.

In corso d'anno l'Amministrazione cerca di sopperire a tale carenza di risorse destinando sia ai Provveditorati interregionali per le opere pubbliche sia alle Direzioni Generali Territoriali (che svolgono i servizi di Motorizzazione civile sul territorio nazionale) quota parte delle risorse allocate sul Fondo consumi intermedi del Ministero (capitolo 1450), nonché integrando i relativi capitoli di spesa mediante operazioni di flessibilità di bilancio all'interno dello stato di previsione dell'Amministrazione, ove sia possibile reperire risorse per il funzionamento non utilizzate per la finalità originaria.

Le informazioni di seguito riportate e i dati contabili inseriti nelle tabelle allegate, secondo quanto indicato nella circolare della Ragioneria Generale dello Stato n. 38 del 15 dicembre 2010, provengono da tutti i centri di costo, centrali e decentrati, di questa Amministrazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

La situazione debitoria esposta nella relazione è riferita a debiti pregressi alla data del 31 dicembre 2024 - quantificata mediante una ricognizione effettuata dalle Strutture ministeriali sulle fatture ricevute - e riguarda solo i debiti per le varie spese di funzionamento. Sono, invece, escluse le partite debitorie connesse agli appalti di lavori che rientrano nelle attribuzioni funzionali dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche che svolgono attività di stazione appaltante per la costruzione e manutenzione degli edifici pubblici demaniali (tra cui carceri, tribunali, caserme e opere pubbliche in generale) e che spesso presentano ritardi dei pagamenti solo per le tempistiche relative alla reiscrizione dei residui passivi perenti o a seguito dell'insorgere di contenziosi.

Tale precisazione è importante in quanto sulla apposita Piattaforma dei crediti commerciali (PCC) sono presenti anche fatture emesse dagli appaltatori e, pertanto, la situazione debitoria del Ministero risulta di importo superiore rispetto a quello effettivo. A tal riguardo, si specifica che in attuazione dell'art. 40 del D.L. n. 19 del 2024, recante "*Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza*", è stato predisposto il Piano degli interventi ritenuti necessari per il superamento del ritardo nei tempi di pagamento approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, n. 245 del 2 ottobre 2024, già aggiornato e corredato di apposito cronoprogramma degli adempimenti a carico dell'Amministrazione. È stato, inoltre, predisposto e diffuso a tutte le Strutture ministeriali un Vademecum tecnico-operativo ovvero un manuale di istruzioni completato sulla base di una analisi delle anomalie e delle criticità emerse finora nell'attività condotta dalle Strutture ministeriali per la ricognizione e sistemazione delle posizioni debitorie risultanti dalla PCC.

Si evidenzia, inoltre, che a seguito delle verifiche e delle operazioni avviate dalle Strutture ministeriali nell'esercizio finanziario 2024 l'ammontare dello *stock* del debito risultante sulla Piattaforma dei crediti commerciali è stato ridotto di circa 100,7 milioni di euro (-31% rispetto allo *stock* del debito al 31 dicembre 2023), comprendendo anche le esposizioni commerciali manifestate nel corso del 2024. Come sopra detto, la situazione rappresentata dalla stessa piattaforma non si ritiene del tutto attendibile in quanto - oltre a riportare fatture relative agli appalti pubblici di lavori (peraltro, di elevato ammontare) il cui ritardo, come sopra evidenziato, è riconducibile alle tempistiche di reiscrizione dei residui passivi perenti e all'insorgere di contenziosi che ne impediscono il pagamento - include posizioni debitorie connesse alle fatture emesse durante i primi anni duemila per le quali non è stata operata l'opportuna chiusura delle posizioni sulla piattaforma Sicoge in quanto, in quegli anni, non era prevista l'associazione della fattura commerciale al relativo pagamento. In particolare, l'analisi dell'esposizione debitoria del

Camera dei Deputati **ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN**

Ministero per *cluster* temporali rileva che circa 32 milioni di euro (14% dello *stock* del debito al 31 dicembre 2024) sono riconducibili agli anni compresi tra il 2005 e 2014, circa 157 milioni di euro (69% dello *stock* del debito al 31 dicembre 2024) sono riconducibili agli anni compresi tra il 2015 e 2023 e solo 37,4 milioni di euro (17% dello *stock* del debito al 31 dicembre 2024) all'anno 2024.

1. FORMAZIONE DI DEBITI

a. Quadro di riferimento

Come emerge chiaramente dall'esame dei dati contenuti nelle tabelle allegate, la situazione debitoria del Ministero è riconducibile agli Uffici decentrati del Ministero, in particolare ai Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e, per importi minimi, alle Direzioni Generali Territoriali (Uffici Motorizzazione Civile). Tali Strutture operano attraverso numerosi Uffici dislocati sull'intero territorio nazionale.

La riduzione, nel tempo, delle spese per consumi intermedi ha comportato una sensibile riduzione dei trasferimenti finanziari ai predetti Uffici territoriali con conseguente aumento di debiti di parte corrente, scaturiti dalla necessità di garantire la funzionalità degli Uffici e la gestione degli immobili nel rispetto della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, essendo state comunque poste in essere azioni di razionalizzazione dei consumi. Di seguito i capitoli di spesa destinati agli Uffici periferici del Ministero, sui quali gravano in prevalenza i debiti pregressi:

- 1208 "*Spese per acquisto di beni e servizi relativi agli organi decentrati*";
- 1209 "*Spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati*";
- 1185 "*Spese per accertamenti sanitari*";
- 1303 "*Spese per acquisti di beni e servizi relativi agli organi decentrati*";
- 1232 "*Spese per acquisto di beni e servizi*";
- 7227 "*Spese per acquisto di beni mobili*", P.G. 1 "*Spese per acquisto di attrezzature e apparecchiature non informatiche, di mobilio e di dotazioni librarie degli uffici decentrati e periferici*".

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

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

necessarie risorse finanziarie, avendo a disposizione tre capitoli di spesa di funzionamento che presentano piani gestionali omologhi), sia per la possibilità di emettere i mandati di pagamento sul piano gestionale destinato genericamente alle spese di funzionamento dell'Ufficio.

Sempre con riferimento agli Uffici decentrati del Ministero, le risorse sono messe a disposizione dei medesimi Uffici mediante assegnazioni di spesa effettuate, ai sensi dell'art. 34-*quater* della legge n. 196 del 2009, dall'Amministrazione centrale alle diverse Ragionerie corrispondenti agli Uffici decentrati. Tale procedura contabile comporta una necessaria e preventiva istruttoria per la definizione del riparto delle risorse a legislazione vigente tra i diversi Uffici decentrati che viene avviata alla fine dell'esercizio finanziario precedente - con la richiesta dei fabbisogni di spesa - e completata entro il primo trimestre dell'anno in corso. Posto che le risorse disponibili sui pertinenti capitoli di spesa non sono sufficienti a colmare tutto il fabbisogno rappresentato dagli Uffici periferici, si procedere al riparto dello stanziamento disponibile tra i diversi Uffici territoriali sulla base degli anni persona presenti negli stessi Uffici e alla successiva assegnazione a ciascun centro di costo territoriale ai sensi della richiamata normativa.

Nel primo semestre dell'esercizio finanziario, si valuta la possibilità di mettere a disposizione degli Uffici periferici ulteriori risorse mediante il riparto del capitolo 1450 "*Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi*" e, nel secondo semestre, viene avviata la ricognizione delle risorse per funzionamento allocate nello stato di previsione della spesa del Ministero che potrebbero generare delle economie e che, conseguentemente, potrebbero essere destinate agli Uffici decentrati tramite operazioni di flessibilità di bilancio.

Si evidenzia che la procedura di valutazione del riparto delle risorse disponibili tra i diversi Uffici decentrati non è di rapida definizione in conseguenza delle richieste molto elevate da parte degli Uffici rispetto allo stanziamento effettivamente disponibile sui pertinenti capitoli di spesa. Si è, comunque, riscontrata una forte difficoltà da parte degli Uffici periferici a impegnare e spendere le risorse regolarmente trasferite a partire dal mese di novembre. A tale riguardo, si è adottata la procedura della disassegnazione delle risorse, ovvero a seguito di una ricognizione nel mese di settembre sulla effettiva capacità di spesa degli Uffici territoriali si chiede agli stessi la restituzione delle risorse eccedenti rispetto a tale capacità di spesa, per procedere alla successiva riassegnazione a quegli Uffici periferici che invece sono in grado di impegnare ed erogare le risorse messe così a disposizione.

Inoltre, gli Uffici decentrati e anche quelli centrali provvedono a sanare i propri debiti, quando derivanti da provvedimenti giurisdizionali, anche mediante l'emissione degli speciali

Camera dei Deputati **ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN**

ordini di pagamento in conto sospeso, ai sensi dell'art. 14 del D.L. n. 669 del 1996, soprattutto a valere sui capitoli di spesa in conto capitale in relazione all'attività di stazione appaltante di lavori pubblici svolta dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche che affrontano un numero considerevole di contenziosi. Tale situazione, che al 31 dicembre 2023 presentava un'esposizione debitoria nei confronti della Tesoreria dello Stato pari a circa 272,85 milioni di euro, nell'anno 2024 è stata considerevolmente ridotta a seguito dell'intervento del Ministero dell'economia e delle finanze che, in attuazione dell'art. 20, comma 25, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, è autorizzato a ripartire tra gli stati di previsione dei Ministeri interessati le risorse del capitolo "*Fondo da assegnare per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso*", iscritto nello stato di previsione del medesimo Ministero, per l'anno finanziario 2024.

b. Meccanismi di formazione dei debiti

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

Il Ministero, nell'anno 2024, ha assunto una serie di misure al fine migliorare il grado di soddisfazione delle esigenze delle Strutture periferiche per le spese di parte corrente attraverso l'assegnazione di risorse ulteriori, rispetto a quelle già previste a legislazione vigente, anche ridimensionando le altrettanto importanti esigenze delle sedi centrali. Nello specifico, sono state assegnate, indistintamente per il fabbisogno corrente e per il ripianamento della situazione debitoria, quota parte delle risorse stanziate sul capitolo 1450 "Fondo da ripartire per provvedere ad eventuali sopravvenute maggiori esigenze di spese per acquisto di beni e servizi" c.d. Fondo consumi intermedi (*con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 104 del 10 aprile 2024, n. 205 del 1° agosto 2024 e n. 266 del 6 novembre 2024, sono stati assegnati complessivi 1,5 milioni di euro ai Provveditorati e complessivi 2,9 milioni di euro alle Motorizzazioni territoriali*).

Inoltre, sono state effettuate operazioni di flessibilità di bilancio con le quali dal capitolo 1264, P.G. 1 e P.G. 2, relativo alle spese di funzionamento della nuova Autorità per la Laguna di Venezia -Nuovo Magistrato alle Acque, di cui all'art. 95, comma 16, del D.L. n. 104 del 2020, non ancora operativa nell'esercizio finanziario 2024, sono stati portati in riduzione circa 4,7 milioni di euro per provvedere all'integrazione dello stanziamento dei capitoli di funzionamento dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, nonché per colmare il fabbisogno finanziario delle medesime Strutture con riferimento all'acquisto di materiale informatico finalizzato alla

Camera dei Deputati **ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN**

sostituzione di apparecchiature ormai obsolete con integrazione del pertinente capitolo di spesa 7378 (*con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 154 del 5 giugno 2024, n. 170 del 26 giugno 2024, n. 241 del 27 settembre 2024 e n. 270 del 7 novembre 2024*).

Tali operazioni di flessibilità, di natura *una tantum*, hanno consentito agli Uffici decentrati di sostenere quota parte delle spese di funzionamento dell'anno 2024 e di abbattere di circa il 21% per cento l'esposizione debitoria verso terzi rispetto all'anno 2023 in cui i debiti pregressi, prevalentemente riconducibili ai Provveditorati interregionali, sono risultati pari a circa 9 milioni di euro.

Da ultimo, si evidenzia che il Ministero a partire dall'esercizio finanziario 2022 ha anticipato le operazioni relative alla programmazione finanziaria da parte degli Uffici periferici effettuando anche un monitoraggio costante sui fabbisogni finanziari in corso d'anno. L'anticipazione della programmazione finanziaria si è resa necessaria per assicurare il prima possibile le risorse agli Uffici decentrati per la copertura delle spese di funzionamento corrente e per il ripianamento della situazione debitoria pregressa. Infatti, con riferimento all'esercizio finanziario 2024, la prima assegnazione agli Uffici decentrati, in termini di competenza e cassa, è stata effettuata nel mese di aprile e nel successivo mese di maggio di è proceduto all'assegnazione della quota parte delle risorse reperite dal riparto del predetto Fondo consumi intermedi, mentre nel mese di giugno sono state trasferite agli Uffici decentrati le risorse in termini di sola cassa per il pagamento dei residui dopo aver provveduto, mediante apposita variazione di bilancio di cassa ai sensi dell'art. 33, comma 4-*quinquies*, della legge n. 196 del 2009, all'integrazione dello stanziamento di cassa dei relativi capitoli di spesa.

2. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA CONSISTENZA DEI DEBITI

Nella Tavola 1, di seguito riportata, è indicata la situazione debitoria complessiva del Ministero, suddivisa tra i debiti fuori bilancio verso terzi (totale A, euro 7.384.380) e i debiti verso la Tesoreria dello Stato sorti a seguito dell'emissione degli speciali ordinativi di pagamento in conto sospeso - SOP (totale B, euro 3.275.832,81).

TAVOLA 1

CATEGORIA ECONOMICA	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2024	SMALTIMENTO DEBITI 2024
II	**4.851.720**	**3.043.660**
XII	**0**	**0**

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

XXI	**2.532.660**	**0**
TOTALE (A)	**7.384.380**	**3.043.660**
CATEGORIA ECONOMICA	**SOP DA RIPIANARE AL 31 DICEMBRE 2024**	**SOP RIPIANATI 2024**
II	**23.462,48**	**14.346.112,87**
VI	**907.426,88**	**0**
XII	**610.541,52**	**134.128.374,98**
XXI	**1.185.081,42**	**135.962.647,48**
XXII	**0,00**	**21.154,08**
XXIII	**549.320,51**	**3.514.084,83**
XXVI	**0,00**	**3.408.307,54**
TOTALE (B)	**3.275.832,81**	**291.380.680,78**

TOTALE A+B	**TOTALE DEBITI AL 31 DICEMBRE 2024**	**TOTALE DEBITI SMALTITI**
	10.660.212,81	**294.424.340,78**

Con riferimento alla situazione debitoria nei confronti della Tesoreria dello Stato, si richiama quanto sopra riportato in ordine alle operazioni di ripianamento nei confronti della Tesoreria dello Stato effettuate direttamente dal Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'art. 20, comma 25, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, a seguito delle quali il dato finanziario comunicato nella relazione al 31.12.2023, cumulativo e relativo ai SOP emessi a partire dall'anno 2015, ha subito una notevole riduzione.

Gli importi rimanenti a debito di questo Ministero verso la Tesoreria dello Stato - pari a euro 3.275.832,81 - sono riconducibili agli speciali ordinativi di pagamento emessi in ottemperanza ad atti giudiziari che hanno visto soccombere questa Amministrazione, condannata al pagamento di somme a titolo di sorte capitale, spese legali e compensi per consulenze tecniche di parte (CTU). Si tratta di ordinativi emessi in relazione ai capitoli per il pagamento di spese legali denominati "*Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti, accessori. Rimborso delle spese di patrocinio legale*" - che sono perlopiù istituiti nello stato di previsione MIT "per memoria" con assenza di stanziamento - e ai capitoli di spesa per interventi infrastrutturali in ordine ai conteziosi che si verificano molto spesso con riferimento agli appalti pubblici di lavori.

Per quanto concerne i debiti verso le Tesorerie esistenti alla data del 31 dicembre 2024, le Strutture ministeriali, ai sensi della normativa in materia e della circolare RGS n. 24 del 2014, nell'impossibilità di reperire nell'ambito dello stato di previsione della spesa del Ministero risorse disponibili per provvedere al ripianamento dei debiti in questione anche in conseguenza dei

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

sopraddetti interventi di contenimento della spesa pubblica, avanzano al Ministero dell'economia e della finanze, per il tramite del Signor Ministro, le relative richieste di prelevamento delle risorse dal Fondo di riserva per le spese obbligatorie di cui all'art. 26 della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Peraltro, di converso all'esposizione verso la Tesoreria dello Stato andrebbero anche considerati i numerosi recuperi effettuati dall'Amministrazione a seguito di contenziosi con esito favorevole che consentono l'acquisizione all'entrata del bilancio dello Stato di rilevanti entrate.

Nell'esercizio finanziario 2024 l'Ufficio ministeriale incaricato di dare esecuzione alle sentenze di condanna pronunciate dalla Corte dei conti che riconoscono un risarcimento in favore dell'Amministrazione ha avviato n. 11 procedimenti di recupero, a fronte di n. 17 procedimenti definiti con il recupero delle somme, per un importo pari a euro 675.216,76, a titolo di danno erariale e spese di giudizio (riversati sul capitolo di entrata 3440).

Il suddetto Ufficio provvede, altresì, al recupero delle spese prenotate a debito, ai sensi degli artt. 158 e 159 D.P.R. 115 del 2002, su richiesta degli uffici giudiziari. Fino al 31 dicembre 2024 sono stati avviati n. 21 procedimenti a fronte di n. 7 procedimenti definiti con il recupero delle somme per un importo pari a euro 16.444,50 (riversati sul capitolo di entrata 3570).

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

Da ultimo, con riferimento ai dati riportati nelle tabelle 2-*bis* e 3-*bis* si fa presente che il metodo di interrogazione sul sistema Sicoge per individuare i SOP emessi e ancora da ripianare (stato della partita "aperta") a una determinata data non consente di "cristallizzare" la situazione a tale data. Il sistema informatico, infatti, interrogato in ordine alla situazione dei SOP emessi alla data del 31.12.2024 fornisce il dato richiesto a tale data ma aggiornato con gli eventuali ripianamenti intervenuti alla data dell'interrogazione (successiva al 31.12.2024) tenendo conto, conseguentemente, anche di ripianamenti effettuati successivamente alla data del 31.12.2024.

Infatti, nella relazione predisposta per l'anno 2023 il dato dell'esposizione verso la Tesoreria dello Stato alla data del 31.12.2023 era risultato pari a euro 270.423.489,78 a seguito di apposita interrogazione effettuata al sistema informatico nel mese di maggio 2024 che ha incluso anche il dato dei ripianamenti effettuati dal MEF ai sensi della richiamata normativa e non ancora comunicati dalla Banca d'Italia.

Camera dei Deputati **ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN**

TAVOLA 1

CATEGORIA ECONOMICA	SITUAZIONE DEBITORIA AL 31 DICEMBRE 2024	SMALTIMENTO DEBITI 2024
II	4.851.720,00	3.043.660,00
XII	-	-
XXI	2.532.660,00	-
TOTALE (A)	7.384.380,00	3.043.660,00
CATEGORIA ECONOMICA	SOP DA RIPIANARE AL 31 DICEMBRE 2024	SOP RIPIANATI 2024
II	23.462,48	14.346.119,87
VI	907.426,88	-
XII	610.541,52	134.128.106,98
XXI	1.185.081,42	135.962.933,85
XXII	-	21.154,08
XXIII	549.320,51	3.514.084,83
XXVI	-	3.408.307,54
TOTALE (B)	3.275.832,81	291.380.707,15

TOTALE A+B	TOTALE DEBITI AL 31 DICEMBRE 2024	TOTALE DEBITI SMALTITI
	10.660.212,81	294.424.367,15

Allegato 2 Atto di indirizzo per l’anno 2024 (decreto ministeriale n. 160 del 30 giugno 2023)

Camera dei Deputati ARRIVO 23 settembre 2025 Prot: 2025/0001545/TN

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

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

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

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

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

VISTO il "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" dell'Italia (di seguito anche "PNRR" o "Piano") presentato dal Governo alla Commissione europea in data 30 aprile 2021 e approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021;

VISTO il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante "*Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti*";

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

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2021 recante "*L'individuazione delle amministrazioni centrali titolari di interventi previsti dal PNRR*" ai sensi dell'art. 8, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 relativo all'assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli

interventi PNRR e corrispondenti *milestone* e *target*;

VISTO il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, che all'art. 10 stabilisce le "*Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni"*;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 23 febbraio 2023 di modifica alla tabella A allegata al decreto 6 agosto 2021, recante "*Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione"*;

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

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

VISTO il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204 recante "*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri*" e, in particolare, l'articolo 5, comma 1, secondo il quale *il "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" assume la denominazione di "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*";

RITENUTO che occorre procedere all'avvio della pianificazione strategica per l'anno 2024, individuando le priorità politiche e gli obiettivi che si intendono porre in essere attraverso l'azione pubblica, in stretto raccordo con l'allocazione delle risorse finanziarie necessarie a garantire la loro realizzazione;

VISTO l'Atto di indirizzo 31 maggio 2022, n. 168;

VISTA la legge 29 dicembre 2022, n. 197, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025";

VISTO il Documento di economia e finanza 2023;

SENTITI i titolari dei Centri di responsabilità amministrativa;

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

EMANA IL SEGUENTE

ATTO DI INDIRIZZO CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ POLITICHE DA REALIZZARSI NEL 2024

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

A livello globale, europeo e nazionale gli ultimi tre anni sono stati caratterizzati dalla grave emergenza sanitaria, prima, e dal conflitto russo-ucraino, poi, che hanno inciso e continuano ad incidere sulle condizioni socioeconomiche e sulla qualità della vita delle persone, evidenziando le fragilità che caratterizzano l'attuale modello di sviluppo.

Le infrastrutture e le reti multimodali di trasporto giocano un ruolo fondamentale nella trasformazione del sistema economico; il contrasto alla precarietà abitativa ed il miglioramento del sistema del trasporto locale inducono cambiamenti profondi nel funzionamento delle città; l'incremento degli standard di fornitura e di riserva idrica rispondono alle emergenze indotte dai cambiamenti climatici.

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

- sugli interventi infrastrutturali prioritari, primo fra tutti il *Ponte sullo Stretto di Messina*, opera non più rinviabile e di assoluta strategicità per l'Italia e per l'Europa nel suo complesso, dal momento che si inserisce nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti trans-europee di trasporto;

- sulla programmazione degli interventi infrastrutturali non prioritari, mirata a unificare le risorse su interventi che rispondano a criteri di coerenza, misurazione del rendimento atteso, certezza dei tempi di realizzazione;

- sullo snellimento delle procedure, ad evitare che le lungaggini autorizzatorie che hanno portato ai ritardi degli scorsi anni, reiterino i loro effetti anche sugli investimenti del PNRR, nonostante le procedure speciali previste a legislazione vigente;

- su una programmazione infrastrutturale caratterizzata da tempi certi di realizzazione delle opere, svincolata da resistenze ideologiche e dallo sfruttamento di procedure, in materia ambientale e culturale, che finiscono per ostacolare l'iter attuativo senza offrire reali livelli di tutela dei beni protetti. Pur nel doveroso rispetto della tutela ambientale o culturale, occorre evitare che un uso pretestuoso degli strumenti di

salvaguardia rallenti l'iter di realizzazione di opere che i cittadini e gli operatori economici aspettano da tempo, producendo danni, in tal modo, all'ambiente, alla cultura e all'economia;

- sul continuo monitoraggio, nel prossimo triennio, delle modifiche al codice dei contratti pubblici, allo scopo di coniugare costantemente un adeguato livello delle tutele con le necessarie semplificazioni normative e amministrative, anche per soddisfare le attese dei "territori" e ripristinare quel rapporto fiduciario che regge il sistema democratico italiano;

- sulla messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, molte delle quali scontano oggi problemi strutturali legati alla loro vetustà o alla scarsa manutenzione eseguita negli anni;

- sulla necessità di realizzare manufatti di qualità, anche attraverso la modifica delle regole, a volte capziose, che disciplinano le scelte nella consapevolezza che "pagare poco" un'opera significa spesso rinunciare a standard realizzativi qualitativamente elevati. Le opere pubbliche devono essere "di qualità" e pagate di conseguenza, per garantire la sicurezza del sistema infrastrutturale e la competitività delle imprese di settore;

- sulla sicurezza stradale, rivedendo le norme vigenti, riequilibrando le sanzioni sproporzionate rispetto alle violazioni commesse, ripristinando la certezza dell'irrogazione e della riscossione delle sanzioni, introducendo norme di sicurezza per i nuovi mezzi che hanno fatto il loro ingresso nella mobilità urbana;

- sul complessivo riesame dell'approccio sinora utilizzato per introdurre la mobilità "dolce", che, a volte, è stato troppo ideologico e, spesso, non ha tenuto conto delle reali caratteristiche delle strade;

- sul corretto funzionamento degli Uffici periferici della motorizzazione civile, la cui cronica carenza di personale riduce la qualità dei servizi erogati ai cittadini. Occorre avviare ogni iniziativa volta al complessivo ripensamento del modello organizzativo, reingegnerizzando i procedimenti tecnico-amministrativi e favorendo il contributo dei privati, come, peraltro, già praticato nel recente passato con l'esternalizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti;

- sulla valorizzazione della catena logistica, favorendone l'uscita dal cono d'ombra in cui è stata ristretta e sfruttandone le potenzialità per produrre miglioramenti tangibili sulla vita delle aziende e delle persone. Occorre potenziare e mettere a regime tutte le misure che favoriscono l'intermodalità, quali, ad esempio, il *ferrobonus*, il *marebonus*, le autostrade del mare, che incentivano lo spostamento dei carichi dalla rete

stradale e autostradale alla rete ferroviaria e alle linee marittime, sfruttando i mari che circondano gli 8.300 km di coste italiane;

- su una riforma della governance dei porti, valutando le diverse ipotesi in campo, anche sulla base delle richieste provenienti dalle istituzioni europee. Nella convinzione che i porti debbano rimanere pubblici, occorre incentivare gli investimenti in infrastrutture e servizi, garantire la massima concorrenza tra gli operatori per evitare fenomeni di concentrazione, assicurare la terzietà dei servizi tecnico-nautici, vigilare su tutte le operazioni finanziarie e societarie che riguardano i terminal dei porti italiani, per evitare l'ingresso di operatori stranieri che possano costituire una minaccia per la sicurezza nazionale;

- sul rafforzamento delle funzioni della Guardia Costiera, anche in termini di innovazione e sviluppo tecnologico, e sulla valorizzazione delle sue attribuzioni esclusive sugli usi civili e produttivi del mare e della costa. Occorre continuare nell'ordinato e sicuro svolgimento di tutte le attività marittime che il Corpo assicura con l'impegno quotidiano di circa 11 mila uomini e donne;

- sullo sviluppo degli aeroporti e del trasporto aereo, nel quadro del *Piano nazionale degli aeroporti*, superando la "logica dei campanili", incentivando il trasporto aereo delle merci, valorizzando gli aeroporti che svolgono, anche solo per la loro collocazione geografica, una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci;

- sul rafforzamento delle attività in materia di edilizia statale, politiche abitative e rigenerazione urbana, agendo lungo tre direttrici:
  - quella regolatoria, introducendo procedure più semplici e snelle, che favoriscano, a tutti i livelli, certezza dei tempi e qualità del risultato;
  - quella programmatoria, promuovendo una seria pianificazione degli spazi, per ottimizzare il consumo del suolo e favorire lo sviluppo residenziale anche delle aree più svantaggiate;
  - quella finanziaria, accompagnando i Comuni, sul piano finanziario ma anche su quello amministrativo, nella realizzazione di investimenti pubblici o pubblico-privati finalizzati ad accrescerne la capacità residenziale;

  e proseguendo sugli importanti sforzi e passi avanti già avviati su queste tre direttrici, come, ad esempio, il *Programma innovativo per la qualità dell'abitare (PINQUA)*, che ha sinora finanziato 159 proposte progettuali di rigenerazione urbana e di edilizia residenziale pubblica presentate da Regioni, Comuni e Città Metropolitane, per un valore complessivo di 2,82 miliardi di euro, impattando in modo significativo anche su piccole e medie città, che non avevano mai beneficiato, prima di questa occasione, di finanziamenti di tale portata. È importante che il Governo e gli Enti locali intervengano per favorire un'edilizia di "alta qualità", con le migliori tecnologie e i

materiali più efficienti, non solo nelle zone centrali o creando quartieri per i segmenti più elevati di mercato, ma anche e soprattutto nelle periferie, per dare a quest'ultime un nuovo volto e anche per estendere le aree urbane e attenuare l'*iperantropizzazione*.

2. PRIORITÀ POLITICHE

In coerenza con il predetto quadro di riferimento, sono individuate, come di seguito specificato, le priorità politiche e le aree di intervento cui attenersi nei settori di competenza ai fini della programmazione strategica per l'anno 2024.

Priorità politica 1 – Aumento della sicurezza delle infrastrutture e del trasporto

Aree di intervento:

- **miglioramento della sicurezza stradale** attuando:
  - la linea di intervento "Messa in sicurezza e monitoraggio di strade, viadotti e ponti" del PNRR e del FC, tenendo conto delle "Linee guida per il censimento, la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e del monitoraggio dinamico dei ponti e delle gallerie";
  - il trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti locali allo Stato;
  - il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030", con l'obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030, orientando le campagne informative verso una mobilità corretta e rispettosa della legalità; promuovendo la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e degli altri dispositivi per la mobilità personale; adeguando il "Codice della strada" con l'obiettivo di riequilibrare le sanzioni sproporzionate rispetto alle violazioni commesse, ripristinare la certezza dell'irrogazione e della riscossione delle sanzioni, introdurre norme di sicurezza per i nuovi mezzi che hanno fatto il loro ingresso nella mobilità urbana;
  - l'istituzione di una commissione che valuti i sistemi di sicurezza di nuova generazione (ADAS), i nuovi brevetti e invenzioni inerenti alla sicurezza stradale, al fine di valutarne l'efficacia, la fattibilità e i benefici dell'eventuale applicazione massiva;
  - l'intensificazione e miglioramento qualitativo dei controlli su autoscuole e

imprese di omologazione e revisione;

- l'aggiornamento e la revisione organica del "Codice della Strada" e del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, al fine di renderli coerenti con i nuovi mezzi e abitudini di trasporto;

- **aumento della sicurezza del trasporto ferroviario**, rispondendo alle esigenze di mobilità veloce e sicura, con interventi di manutenzione, con investimenti tecnologici anche sulle tratte regionali, con l'estensione dell'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS) per aumentare la capacità della rete e la velocità commerciale e con specifici percorsi formativi del personale destinato alla circolazione ferroviaria;

- **miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe**, in attuazione del *Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico*, soprattutto nelle zone di maggiore sismicità del Paese e nei confronti delle strutture con più anni di funzionamento, con l'obiettivo di incrementare gli attuali standard di fornitura/riserva idrica, anche in relazione ai fenomeni alluvionali o siccitosi;

- **costante azione di efficientamento sia dell'organizzazione SAR** (*search and rescue*), mediante l'adeguamento della componente aereo-navale, delle risorse tecnologiche e infrastrutturali (compresi i siti VTS), sia **delle attività istituzionali collegate alla sicurezza della navigazione e marittima** (*safety e security*), consolidando gli attuali standard di monitoraggio e informazione del traffico marittimo attraverso la piattaforma VTMIS (*Vessel Traffic Monitoring Information System*), nonché rafforzando la partecipazione e la cooperazione sul piano internazionale, in particolare con i Paesi mediterranei;

- **costante ottimizzazione delle azioni di vigilanza e controllo nonché dei servizi resi all'utenza,** anche attraverso la razionalizzazione di compiti e funzioni degli uffici marittimi, per la sicurezza della navigazione marittima, per la sicurezza costiera, portuale, della balneazione e delle attività ludiche, anche nei laghi ove istituiti i servizi di Guardia Costiera, e per la tutela degli interessi dominicali, dell'ambiente e delle risorse marine.

Priorità politica 2 - Sviluppo di infrastrutture e di reti di trasporto

Aree di intervento:

- **attuazione degli interventi prioritari** con particolare riferimento ai corridoi delle reti trans-europee e al "Ponte sullo Stretto di Messina";

- **continuo monitoraggio del Codice dei contratti pubblici**, allo scopo di ridurre i

tempi di realizzazione delle opere, di promuovere una maggiore efficienza nelle procedure di programmazione, di affidamento, di gestione e di esecuzione degli appalti, nonché di introdurre regole semplici e chiare per rilanciare gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità, fermo il massimo e ineludibile rispetto della trasparenza e della regolarità delle procedure;

- **aggiornamento dei Contratti di programma ANAS e RFI**, anche secondo le indicazioni del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) e del Documento Strategico della Mobilità Stradale (DSMS)**,** e **attuazione dei nuovi Contratti di programma**, tenendo conto della scadenza del 2026 per le opere finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare al PNRR;

- **definizione e attivazione delle procedure di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali**, anche allo scopo di ottenere tariffe più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti sulla rete concessa;

- **attivazione di una ricerca a livello europeo (mediante l'utilizzo dei fondi del Programma di Cooperazione Territoriale Europea ESPON 2030)** per studiare soluzioni innovative mediante l'utilizzo di tecnologie di connettività per ridurre i flussi di traffico e, quindi, l'impatto ambientale dei trasporti; strutturare e perfezionare modelli di *governance* del sistema trasportistico in grado di presidiare un uso attento delle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dalla transizione digitale per l'attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture, in particolare stradali e autostradali, in funzione dell'accessibilità e vulnerabilità delle diverse zone territoriali anche allo scopo di aumentarne l'efficienza, la sicurezza, l'integrazione con il territorio e la resilienza;

- **adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica,** in attuazione del "*Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico",* con l'obiettivo di aumentare significativamente la risorsa idrica complessiva, anche attraverso l'attuazione della riforma sulla *governance* del settore dell'approvvigionamento idrico e l'attuazione di misure interne, a sostegno della suddetta riforma, mirate a nuove modalità di ricognizione dei fabbisogni, a rinnovati criteri di selezione delle infrastrutture idriche su cui intervenire, in applicazione delle linee guida per la valutazione degli investimenti;

- **attuazione degli interventi per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici** del PNRR e del Fondo complementare; **miglioramento della qualità dell'abitare** nell'ambito del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA); **prosecuzione degli interventi di efficientamento delle cittadelle giudiziarie**, disegnando e attuando, nel contempo, una politica nazionale per la

rigenerazione urbana e lo sviluppo delle città, costruita in collaborazione con le Regioni e gli enti locali, in grado di integrare in una visione coerente gli interventi per le infrastrutture sociali (compresa l'edilizia residenziale pubblica e sociale), la mobilità, il sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione, compresi quelli previsti nella linea di intervento "Rigenerazione urbana e Housing sociale" del PNRR e del FC;

- redazione e messa in atto di un nuovo **"Piano casa"**, finalizzato a migliorare la condizione abitativa di studenti e famiglie;
- attuazione della linea di intervento **"Strategia nazionale per le aree interne"** del PNRR e del Fondo complementare;
- **piena utilizzazione dei fondi previsti per la salvaguardia della laguna di Venezia** e per l'aggiornamento di studi, progettazioni, sperimentazioni, infrastrutture e opere per il riequilibrio idrogeologico della laguna;
- completamento delle attività di ricognizione funzionali all'attuazione del **Fondo per le infrastrutture ad alto rendimento (FIAR)**, di cui all'articolo 1, comma 461, della legge 27 dicembre 2022, n. 197, e successivo impiego delle risorse per interventi che siano coerenti con i criteri di misurazione del rendimento atteso e di certezza dei tempi di realizzazione;

Priorità politica 3 – Aumento dell'efficienza del sistema dei trasporti

Aree di intervento:

- **predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, finalizzato al potenziamento della filiera logistica come sistema strategico del Paese fondato sull'intermodalità e lo sviluppo del trasporto di merci su ferro e per nave;
- **miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei** attraverso:
    - l'attuazione della linea di intervento "Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici" del PNRR e del FC;
    - la definizione del "Piano Nazionale degli Aeroporti – PNA 2035", valorizzando il sistema aeroportuale nazionale, compresi gli aeroporti minori, per consolidarne la proiezione internazionale e intercontinentale, migliorarne i collegamenti in un'ottica di intermodalità, sviluppando un'attenta analisi del ruolo dei vettori;
    - la spinta al rinnovo delle flotte con l'acquisto/sostituzione di aeromobili di nuova generazione;

- **potenziamento del trasporto ferroviario**, con l'adozione di misure propulsive, quali:
    - la realizzazione della linea di intervento "Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese", "Turismo e cultura 4.0" e "Investimenti nella filiera dell'idrogeno" del PNRR e del FC;
    - la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
    - la realizzazione delle tratte ad alta velocità già programmate per completare i sistemi infrastrutturali relativi alle grandi reti di trasporto transeuropee e degli interventi necessari per colmare i principali gap infrastrutturali esistenti nelle varie aree del Paese, consentendo a ogni cittadino e alle merci un agevole accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce;
    - la riqualificazione delle stazioni, per migliorare l'accessibilità alla rete ferroviaria;
    - il rafforzamento del trasporto ferroviario regionale e il miglioramento dei relativi servizi;
- **potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale**, dando priorità a:
    - la revisione organica della normativa e del sistema di *governance* dei porti presenti sul territorio nazionale;
    - l'attuazione del *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*;
    - la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio portuale esistente;
    - la prosecuzione della linea di intervento *Progetto integrato porti d'Italia* del PNRR e del Fondo complementare; le connessioni di rete corta, interconnettendo le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali e completando le infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, ecc.) per valorizzare anche le Zone Franche Urbane (ZFU), le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Semplificate (ZLS);
    - le connessioni di rete lunga, interconnettendo a livello funzionale e infrastrutturale i sistemi portuali nazionali con le tre grandi direttrici delle reti TEN/T, dell'area euroasiatica BRI e dell'area MED;
    - lo sviluppo dei nodi portuali, completando gli interventi portuali e fronte mare, attrezzando i porti per le vocazioni industriali, commerciali e turistiche di pertinenza; l'efficientamento ambientale ed energetico dei sistemi portuali, con priorità alla riconversione dei siti dismessi;

- la smaterializzazione e digitalizzazione delle procedure logistico-portuali;
- l'impiego dei fondi previsti per il *trasporto marittimo* conforme alla normativa dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO);
- la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) per garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative e i tempi di permanenza delle merci in porto, e favorire lo *shift* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci;
- il rafforzamento delle misure (ad esempio, *ferrobonus* e *marebonus*) per favorire lo *shift* intermodale;

- **miglioramento della qualità del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ed efficientamento della mobilità urbana** attraverso:
  - il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di Trasporto Rapido di Massa (TRM) sollecitando, in particolare, l'esecuzione dei progetti risultati idonei e già finanziati; l'attuazione delle linee di intervento "Trasporti locali sostenibili, sostegno alla filiera industriale", "Investimenti nella filiera dell'idrogenoe "Digitalizzazione della PA" del PNRR e del FC;
  - l'elaborazione dei criteri per la definizione, da parte delle Regioni, dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale previsti dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, perseguendo l'obiettivo generale di stabilire standard minimi di efficienza e di qualità su base nazionale;
  - procedere alla ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale, con l'attuazione dei criteri fissati dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, sulla base dei dati economici e trasportistici trasmessi in via telematica e in forma certificata dalle aziende di settore all'osservatorio sul TPL;
  - il rinnovo dei mezzi navali destinati al trasporto pubblico locale, migliorando i livelli di servizio;
  - miglioramento e rafforzamento dei servizi di navigazione per le vie d'acque interne;
  - avvio ed eventuale completamento, ove compatibile, degli investimenti già programmati sulle principali reti di trasporto rapido di massa (ad esempio, la metro C di Roma);

Priorità politica 4 – Miglioramento dell'efficacia dell'azione del Ministero

Aree di intervento:

- **rafforzamento della capacità amministrativa del Ministero** mediante l'inserimento di nuove risorse umane e strumentali;
- **valorizzazione professionale e delle competenze delle risorse umane**, mediante il riconoscimento di livelli retributivi adeguati alle professionalità richieste;
- **miglioramento della qualità dei servizi erogati dagli uffici della motorizzazione** mediante l'avvio del potenziamento degli organici, la professionalizzazione ulteriore delle risorse interne, l'individuazione delle corrette leve di incentivazione e premialità, la reingegnerizzazione dei procedimenti tecnico-amministrativi;
- **riduzione dei tempi di pagamento**, anche attraverso l'introduzione di specifiche misure organizzative, e vigilanza sul rispetto dei tempi previsti dalle vigenti disposizioni;
- **nuovo impulso allo snellimento delle procedure e crescente semplificazione amministrativa**, anche mediante il rafforzamento della trasformazione digitale delle attività ministeriali;
- **rafforzamento della cultura della prevenzione della corruzione e della trasparenza** attraverso l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Sen. Matteo Salvini