



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

I FINANZIAMENTI PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA NAZIONALE DI CICLOVIE TURISTICHE E IL SOSTEGNO ALLA CICLABILITÀ CITTADINA

Deliberazione 20 giugno 2024, n. 64/2024/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

**I FINANZIAMENTI PER LA PROGETTAZIONE E LA
REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA NAZIONALE DI
CICLOVIE TURISTICHE E IL SOSTEGNO ALLA
CICLABILITÀ CITTADINA**

**Relatore
Cons. Paola Cosa**



Hanno collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati le Sig.re: Alessandra Lembo, Franca Romulea De Chiara e Alessandra Ciofani.

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	11
* * *	
Relazione	17
Sintesi	19
CAPITOLO I - Oggetto dell'indagine e profili metodologici	21
1. Oggetto dell'indagine e profili metodologici	21
2. Le risultanze del monitoraggio sulla gestione dei capitoli 7582, 7584 e 7585 ...	23
CAPITOLO II - La gestione finanziaria	27
1. La gestione delle risorse assegnate alla progettazione e alla realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e al sostegno della ciclabilità cittadina: anagrafica dei capitoli	27
1.1. La gestione del capitolo 7333	29
1.2. La gestione di cassa del capitolo 7333	33
1.3. La gestione del capitolo 7580	37
1.4. La gestione di cassa del capitolo 7580	39
1.5. La gestione del capitolo 7582	40
1.6. La gestione di cassa del capitolo 7582	46
1.7. La gestione del capitolo 7584	51
1.8. La gestione di cassa del capitolo 7584	53
1.9. La gestione del capitolo 7585	56
CAPITOLO III - La gestione ministeriale delle risorse per il finanziamento del sistema nazionale di ciclovie turistiche e della ciclabilità cittadina	59
1. Riferimenti normativi	59
2. La programmazione e il Piano generale della mobilità ciclistica	62
3. Le attività di competenza della Direzione Generale per le strade e le autostrade	70
4. Le attività di competenza della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale	78
4.1. L'attuazione del d.m. n. 344/2020	79
4.2. Le modifiche al d. m. 12 agosto 2020, n. 344	86
5. Le attività di competenza della Direzione Generale Sicurezza stradale	88
5.1. La valutazione dell'efficienza ed efficacia degli interventi	97
5.2. Dati Istat sugli incidenti stradali relativi anche alla circolazione ciclistica ...	97
5.3. L'Appennino bike tour	99
6. L'attuazione del d.m. 29 dicembre 2016 n. 481	100
6.1. Le convenzioni regionali ex d.m. 481/2016	102
6.2. Lo stato di attuazione degli interventi finanziati ex d.m. 481/2016	108

7. L'attuazione del d.m. 27 dicembre 2017 n. 468	111
7.1. Le convenzioni regionali ex d.m. 468/2017	114
7.2. Lo stato di attuazione degli interventi finanziati ex d.m. 468/2017	120
8. Le competenze e le attività svolte dal Ministero della Cultura	122
9. Le competenze e le attività svolte dal Ministero del Turismo	127
10. Il tavolo permanente di monitoraggio	130
 CAPITOLO IV - Lo stato di attuazione delle ciclovie turistiche	 133
1. Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche	133
2. L'attuazione del d.m. 29 novembre 2018 n. 517	135
2.1. I protocolli d'intesa sottoscritti con le Regioni	137
3. L'adozione dei piani di fattibilità tecnico economica PFTE	140
3.1. I tavoli tecnici operativi	141
3.2. Le valutazioni dei tavoli tecnici operativi in merito ai PFTE	144
4. La ripartizione delle risorse ed il cronoprogramma delle erogazioni	149
5. Le aggiudicazioni dei lavori: I lotto funzionale	154
6. Le revoche dei finanziamenti	154
7. L'attuazione del d.m. 12 gennaio 2022 n. 4 e l'intervento PNRR M2C2	
Investimento 4.1 - rafforzamento della mobilità ciclistica	155
7.1. Le modalità di realizzazione dell'intervento	162
7.2. Le modalità di erogazione delle risorse aggiuntive e di quelle a legislazione vigente	162
7.3. Le verifiche, il monitoraggio e la rendicontazione	163
7.4. Le revoche fino ad ora adottate	163
8. Lo stato di attuazione dell'intervento PNRR "Rafforzamento della mobilità ciclistica"	164
 CAPITOLO V - Considerazioni conclusive dell'istruttoria, esiti del contraddittorio finale e raccomandazioni.....	 171
1. Le considerazioni conclusive dell'istruttoria.....	171
2. Gli esiti del contraddittorio finale	181
3. Raccomandazioni	185

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Le dieci ciclovie e i relativi chilometraggi	24
Tabella 2 - Trasferimenti effettuati negli anni 2016-2019	25
Tabella 3 - Cap. 7333 ee.ff. 2016-2023	31
Tabella 4 - Cap. 7333 pagamenti e.f. 2019	33
Tabella 5 - Cap. 7333 pagamenti e.f. 2021	34
Tabella 6 - Cap. 7333 pagamenti e.f. 2022	35
Tabella 7 - Cap. 7333 pagamenti e.f. 2023	35

Tabella 8 - Cap. 7333 pagamenti ee.ff. 2019-2023	35
Tabella 9 - Cap. 7333 pagamenti a favore delle Regioni ee.ff. 2019-2023	36
Tabella 10 - Cap. 7580 ee.ff. 2016-2023	38
Tabella 11 - Cap. 7582 ee.ff. 2016-2023	42
Tabella 12 - Cap. 7582 pagamenti e.f. 2017	46
Tabella 13 - Cap. 7582 pagamenti e.f. 2019	47
Tabella 14 - Cap. 7582 pagamenti e.f. 2023	47
Tabella 15 - Distribuzione alle Regioni delle risorse del cap. 7582	49
Tabella 16 - Cap. 7582 pagamenti ee.ff. 2017-2023	50
Tabella 17 - Cap. 7584 ee.ff. 2016-2023	52
Tabella 18 - Cap. 7584 pagamenti e.f. 2017	53
Tabella 19 - Cap. 7584 pagamenti e.f. 2020	54
Tabella 20 - Cap. 7584 pagamenti e.f. 2021	54
Tabella 21 - Cap. 7584 pagamenti e.f. 2022	55
Tabella 22 - Cap. 7584 pagamenti ee.ff. 2017-2023	55
Tabella 23 - Cap. 7584 pagamenti Regioni ee.ff. 2017-2022	55
Tabella 24 - Cap. 7585 Fondo per le autostrade ciclabili ee.ff. 2019-2023	57
Tabella 25 - Convenzione di Gaggio Montano ex d.m. 232/2022	57
Tabella 26 - Cap. 7585 e.f. 2023	58
Tabella 27 - Quadro delle risorse assegnate alle 10 ciclovie turistiche prioritarie	65
Tabella 28 - Densità di piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia.....	68
Tabella 29 - Riepilogo degli obiettivi RCN BICITALIA	69
Tabella 30 - Matrice delle competenze	70
Tabella 31 - Ripartizione stanziamenti alle Direzioni generali competenti ante d.m. 283/2020	71
Tabella 32 - Ripartizione stanziamenti alle Direzioni generali competenti post d.m. 283/2020	72
Tabella 33 - Termini di aggiudicazione di lavori I lotto funzionale-d.m. 12/1/2022 n. 4	73
Tabella 34 - Tempistiche valutazione positiva del PFTE	73
Tabella 35 - Stato delle erogazioni dopo la valutazione positiva del PFTE	75
Tabella 36 - Stato delle anticipazioni previste ed erogate per ciascuna ciclovia	77
Tabella 37 - Decreti di impegno e pagamento per le ciclovie SOLE, VENTO, GRAB e ACQUEDOTTO PUGLIESE	79
Tabella 38 - Riparto di risorse per categorie di enti beneficiari e criteri utilizzati	81
Tabella 39 - Ripartizione risorse ex d. d. 16 marzo 2021, n. 73	84
Tabella 40 - Stato delle erogazioni dei finanziamenti programmate ex d. m. n. 481/2016.....	89
Tabella 41- Indicatori di realizzazione fisica degli interventi cofinanziati dalle Regioni ex D.M. 281/2016	91
Tabella 42- Tratte di ciclovie turistiche realizzate con risorse ex d.m. 481/2016	92
Tabella 43 - Indicatori di realizzazione fisica interventi ex d.m. 468/2017	94
Tabella 44- Lo stato dei finanziamenti ex d.m. 468/2017 sui capitoli 7333 e 7582 ...	95
Tabella 45 - Stato delle erogazioni regionali agli enti locali.....	96
Tabella 46 - Piano di riparto regionale risorse d.m. 481/2016	102

Tabella 47 - Convenzioni regionali ex d.m. 481/2016	103
Tabella 48 - Quadro tempistiche regionali ex d.m. 481/2016	106
Tabella 49 - Stato di attuazione dei programmi realizzati a valere sul cap. 7584	108
Tabella 50 - Elenco interventi inseriti in tratti di ciclovie turistiche	110
Tabella 51 - Indicatori di realizzazione fisica degli interventi ex d.m. 481/2016	111
Tabella 52- Piano di riparto regionale ex d.m. 468/2017	112
Tabella 53 - Convenzioni regionali ex d.m. 468/2017	115
Tabella 54 - Quadro tempistiche regionali ex d.m. 468/2017	118
Tabella 55 - Stato di attuazione dei programmi ex d.m. 468/2017	121
Tabella 56 - Indicatori di realizzazione fisica degli interventi ex d.m. 468/2017	122
Tabella 57 - Percorsi delle ciclovie turistiche e chilometraggio	134
Tabella 58 - Piano finanziario ex d.d.m.m. 517/2018 e 283/2020	136
Tabella 59 - Approvazione dei protocolli d'intesa e relative erogazioni	137
Tabella 60 - Stato delle consegne del PFTE e termini previsti ex art. 2, d.m. 283/2020	140
Tabella 61 - Attività dei tavoli tecnici operativi	142
Tabella 62 - Piano di riparto risorse ex d.m. 517/2018 ee.ff. 2016-2019	150
Tabella 63 - Stato delle erogazioni a seguito della valutazione positiva del PFTE	152
Tabella 64 - Stato al 1° marzo 2024 delle erogazioni ex d.m. 517/2018	153
Tabella 65 - Rispetto dei termini per l'aggiudicazione dei lavori I lotto funzionale	154
Tabella 66 - Piano di riparto delle risorse statali a legislazione vigente ex d.m. n. 4/2022	155
Tabella 67 - Piano di riparto tra le ciclovie delle risorse ex d.m. 4/2022	157
Tabella 68 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA VENTO	158
Tabella 69 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA SOLE	159
Tabella 70 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA GRAB	159
Tabella 71 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE	159
Tabella 72 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA ADRIATICA	160
Tabella 73- Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA TIRRENICA ..	160
Tabella 74 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA DEL GARDA	161
Tabella 75 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA SARDEGNA	161
Tabella 76 - Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA MAGNA GRECIA	161
Tabella 77- Piano di riparto delle risorse ex d.m. 4/2022 CICLOVIA TRILIVE	162
Tabella 78 - PNRR Quadro finanziario MIT	164
Tabella 79 - PNRR Missione 2 componente 2	165
Tabella 80 - PNRR Post modifica Ecofin 8 dicembre 2023	165
Tabella 81 - Soggetti attuatori ex d.m. 4/2022 che hanno comunicato l'avvenuta aggiudicazione al 31/12/2023	167
Tabella 82 - Soggetti attuatori ex d.m. 517/2018 che hanno comunicato l'avvenuta aggiudicazione al 31/12/2023	168
Tabella 83 - Nuovo PNRR Quadro finanziario	169

* * *

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Ciclovie turistiche nazionali	23
Grafico 2 - Utilizzo della bicicletta per motivi di lavoro/studio per macroarea in Italia	66
Grafico 3 - Utilizzo della bicicletta per lavoro, per genere in Italia	66
Grafico 4 - La densità di piste ciclabili nei capoluoghi metropolitani in Italia	67
Grafico 5 - Situazione incidenti mortali anno 2022	99
Grafico 6 - Percorsi delle ciclovie turistiche	126

* * *

APPENDICE

Tabella 1 - Cap. 7333 pagamenti e.f. 2020	193
Tabella 2 - Cap. 7582 pagamenti e.f. 2020	194
Tabella 3 - Cap. 7582 pagamenti e.f. 2021	199
Tabella 4 - Cap. 7582 pagamenti e.f. 2022	200
Tabella 5 - Cap. 7584 pagamenti e.f. 2018	202
Tabella 6 - Cap. 7584 pagamenti e.f. 2019	203
Tabella 7 - Procedure per la concessione di autorizzazioni da parte del Ministero della Cultura	204
Tabella 8 -Importi assegnati ai comuni beneficiari ex dd.mm. n. 509/2021 n. 344/2020	211

Legenda delle abbreviazioni e degli acronimi

Art. Articolo

c. comma

cdr centro di responsabilità

d.i. decreto interministeriale

d.l. decreto legge

d.lgs. decreto legislativo

d.m. decreto ministeriale

d.p.c.m. decreto della Presidente del Consiglio dei ministri

Div. divisione

DG direzione generale

Istat Istituto Nazionale di Statistica

l. legge

lett. lettera

Mef Ministero dell'economia e delle finanze

Mibact Ministero dei beni culturali e del turismo

Mipaaf Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo

MIT Ministero per le infrastrutture ed i trasporti

mln milioni

mld miliardi

PGMC Piano generale della mobilità ciclistica

PFTE Piano di fattibilità tecnico economica

Reg. Regolamento

RGS Ragioneria generale dello Stato

SNCT Sistema nazionale delle ciclovie turistiche

UE Unione Europea

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

II Collegio

Adunanza e Camera di consiglio
del 30 maggio 2024

Presieduta dal Presidente Mauro Orefice

Composta dai magistrati:

Presidenti	Presidente aggiunto della Sezione: Lucilla VALENTE
Consiglieri	Paola COSA, Carlo PICUNO, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Michele SCARPA, Gerardo DE MARCO, Giampiero PIZZICONI, Daniela ALBERGHINI, Giuseppe VICANOLO, Giuseppina VECCIA
I Referendari:	Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Simonetta INGROSSO, Andrea GIORDANO
Referendari:	David DI MEO

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione n. 4/2020, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'anno 2020 ed il triennio 2020-2022;

vista la relazione, presentata dal Cons. Paola Cosa, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a "I finanziamenti per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e il sostegno della ciclabilità cittadina";

vista l'ordinanza in data 8 maggio 2024, n. 9/2024, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per l'adunanza del 2024, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota n. 1970 dell'8 maggio 2024, con la quale il Servizio di Segreteria per le adunanze ha trasmesso la relazione ai seguenti uffici:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile; - Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto - ex Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori stradali;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Organismo indipendente di valutazione della *performance* OIV;

- Ministero dell'economia e delle finanze Ufficio di Gabinetto del Ministro; Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - Ufficio Centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Ministero della cultura

- Ufficio di Gabinetto del Ministro

- Segretariato Generale;

Ministero per il turismo

- Ufficio di Gabinetto del Ministro

- Segretariato Generale;

viste le memorie acquisite al protocollo della Sezione, Ufficio Adunanze:

Ministero per il turismo Segretariato Generale la nota prot. n. 14773 del 22/05/2024 acquisita al prot. n.2128 del 22/05/2024 e la nota acquisita al prot. n. 2205 del 30/5/2024;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile, la nota prot. n. 4147 del 22/05/2024 acquisita al prot. n.2138 del 23/05/2024 e la nota acquisita al prot. n. 2239 del 3/6/2024;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto prot. n. 113472 del 22/05/2024 acquisita al prot. n.2139 del 23/05/2024;

Ministero della cultura Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio, prot. n. 17929 del 23/05/2024 acquisita al prot. n.2145 del 23/05/2024;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto - ex Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori stradali, la nota prot. n. 7951 del 27/05/2024 acquisita al prot. n.2177 del 27/05/2024 e la nota acquisita al prot. n. 2324 del 12/6/2024;

Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato IGB Ufficio X acquisita al prot. n. 2295 del 10/6/2024;

udito il relatore, Cons. Paola Cosa;

uditi, in rappresentanza delle amministrazioni convocate: il Dott. Angelo MAUTONE Direttore Generale della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile; il Dott. Danilo SCERBO Dirigente Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile; l'Ing. Valentino IURATO, Dirigente della Div. I della Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, la Dr.ssa Rita CAIANIELLO Dirigente Div. V della ex Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori stradali; il Dr. Massimo CASTALDI Dirigente Serv. V della Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della cultura

DELIBERA

di approvare la relazione concernente “I finanziamenti per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e il sostegno della ciclabilità cittadina”.

La presente deliberazione e l’unita relazione saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri-Segretariato generale;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti -Gabinetto del Ministro;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile; Direzione Generale per la sicurezza stradale e l’autotrasporto, ex Direzione Generale per le strade e le autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori stradali;
- Ministero della cultura-Gabinetto del Ministro;
- Ministero della cultura-Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio;
- Ministero del turismo-Gabinetto del Ministro;
- Ministero del turismo-Segretariato Generale;
- Ministero dell’economia e delle finanze - Gabinetto del Ministro;
- Ministero dell’economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - IGB Ufficio X;
- Ministero dell’economia e delle finanze - Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le amministrazioni interessate:

adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, l’eventuale provvedimento motivato previsto dall’art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati;

comuniceranno alla Corte dei conti e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali adottate ai sensi dell’art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall’art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell’art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”).

La presente relazione sarà inviata, altresì, alle Sezioni Riunite in sede di controllo della Corte dei conti.

Il Consigliere relatore
Paola COSA
f.to digitalmente

Il Presidente
Mauro OREFICE
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 20 giugno 2024

Il dirigente
Dr.ssa Anna Maria GUIDI
f.to digitalmente

RELAZIONE

Sintesi

L'indagine, i cui esiti sono riferiti nel presente referto, è stata programmata in merito alla gestione delle risorse destinate a finanziare la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche (SNCT) ed al sostegno della ciclabilità cittadina.

Essa ha preso le mosse dagli esiti del monitoraggio condotto con riferimento ai capitoli 7582, 7584 e 7585, nei quali risultano allocate le risorse relative alle misure per gli interventi a favore della mobilità ciclistica, oltre che alla progettazione e realizzazione del sistema di ciclovie turistiche e di ciclostazioni, ampliando l'osservazione della gestione finanziario contabile a ricomprendere anche i capitoli 7333 e 7580, riguardanti le misure in materia di sicurezza stradale e realizzazione di autostrade ciclabili.

L'analisi è stata svolta nei confronti di tutte le amministrazioni centrali dello Stato coinvolte nella sottoscrizione dei Protocolli per la realizzazione delle ciclovie turistiche, ovvero il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero della cultura ed il Ministero del turismo. L'attività istruttoria più completa è stata quella condotta nei confronti del Mit ed, in particolare, delle tre Direzioni generali competenti in materia, in particolare, la Direzione Generale (DG) per le strade e autostrade, la DG per il trasporto pubblico locale e la DG per la sicurezza stradale. La partecipazione delle altre Amministrazioni, nonostante i ripetuti tentativi di acquisire supporto istruttorio, è stata limitata (per il Ministero della Cultura è stato comunque possibile un'interlocuzione anche diretta tramite audizione) o addirittura nulla (Ministero del turismo), in ragione dell'assenza di competenze riconosciute a fronte di risorse assegnate.

Centrale è risultata, peraltro, la questione della titolarità e disponibilità delle risorse anche nella distribuzione di funzioni e compiti all'interno della stessa Amministrazione delle infrastrutture. Tale questione è stata affrontata nel corso dell'istruttoria ed è apparso evidente che l'articolazione delle competenze fra le diverse strutture dell'Amministrazione non ha certo giovato ad un'efficiente ed efficace gestione del settore, nonostante la volontà di collaborazione asseverata dagli Uffici interpellati che, tuttavia, avrebbe dovuto trovare una specifica regolamentazione interna e non essere lasciata ad iniziative dei singoli soggetti, di volta in volta interessati alla gestione. Con la riorganizzazione del Ministero, avviata in forza del dpcm 30 ottobre 2023, n. 186, entrato in vigore alla fine dell'anno 2023, le competenze in materia di mobilità ciclistica risultano essere state concentrate nella DG Strade sicurezza delle infrastrutture stradali, in raccordo con la DG Trasporto pubblico locale.

Al riguardo, non può che auspicarsi che all'accorpamento di funzioni e compiti corrisponda anche una razionalizzazione nella gestione delle risorse, che, fino ad ora, ha sofferto in modo importante di un'eccessiva frammentazione e della mancata corrispondenza fra la titolarità della

gestione dei procedimenti e la competenza assegnata ai centri di responsabilità (CDR) per la gestione delle relative risorse. I predetti aspetti hanno inciso sulle tempistiche di realizzazione del SNCT, che hanno fatto registrare una serie di proroghe, con lo slittamento in avanti delle scadenze originariamente programmate per la realizzazione dei diversi step e la conseguente mancata conclusione dei progetti che si sarebbe dovuta realizzare entro il 2022. Tali progetti sono stati rimessi in termini, peraltro, dall'inclusione nell'ambito dell'intervento programmato nel PNRR per il rafforzamento della mobilità ciclistica, anche alla luce delle recenti rimodulazioni introdotte con decisione del Consiglio dell'8 dicembre 2023, che ha modificato target e tempistiche di realizzazione del suddetto intervento.

Le lentezze procedurali si sono riflesse anche in termini di gestione delle risorse dei capitoli considerati che ha mostrato diverse criticità legate alla formazione di ingenti quantità di residui e anche di economie, con una capacità di spesa, in conto competenza, davvero ridotta ed una gestione di cassa improntata prevalentemente all'utilizzo dei residui.

In ordine alle ulteriori criticità emerse nel corso dell'indagine e delle quali si riferisce nel presente referto, esse sono riportate più dettagliatamente nel capitolo delle conclusioni finali che le riepiloga, oltre che nelle singole parti che si occupano delle diverse tematiche oggetto di specifica trattazione.

CAPITOLO I

OGGETTO DELL'INDAGINE

E PROFILI METODOLOGICI

Sommario: 1. Oggetto dell'indagine e profili metodologici; -2. Le risultanze del monitoraggio sulla gestione dei capitoli 7582,7584 e 7585.

1.Oggetto dell'indagine e profili metodologici

L'indagine ha avuto ad oggetto l'analisi della gestione delle risorse destinate a finanziare la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e il sostegno alla ciclabilità cittadina.

L'istruttoria ha preso le mosse dagli esiti del monitoraggio avente ad oggetto l'andamento della gestione dei capitoli di spesa (dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Mit) connessi alla progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche (SNCT), con priorità per i percorsi: a) Verona-Firenze (ciclovie del Sole); b) Venezia-Torino (ciclovie VenTo); c) da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) (ciclovie dell'acquedotto pugliese); d) Grande raccordo anulare delle biciclette (Grab di Roma); e) ciclovie del Garda; f) ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia (TriLiVe); g) ciclovie della Sardegna; h) ciclovie della Magna Grecia; i) ciclovie Tirrenica; l) ciclovie Adriatica.

L'autorizzazione di spesa, disposta ai sensi della norma sopra indicata, pari per il primo anno a 17 milioni, era già originariamente estesa a ricomprendere anche le due successive annualità 2017 (con 50 milioni) e 2018 (con 67 milioni)¹.

Le risorse destinate alle anzidette finalità sono state stanziare sul capitolo 7582 dello stato di previsione della spesa del Mit. Il d.m. 29 dicembre 2016, n. 481 aveva previsto ulteriori finanziamenti, pari a 12.348.426 euro per la realizzazione di un "programma di interventi finalizzati allo sviluppo e alla messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali", a valere sulle risorse derivanti da revoche di finanziamenti, secondo quanto previsto dal d. l. 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla l. 9 agosto 2013, n. 98. I capitoli oggetto del monitoraggio da cui origina la presente analisi sono stati tre: 1.7582 "Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche, di ciclostazioni, nonché per la progettazione e la realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina"; 2. 7584 "Contributi agli investimenti agli enti produttori di servizi economici da destinare ad un programma di interventi di sicurezza stradale ed alla messa in

¹ Per la realizzazione di quanto disposto dall'art. 1, c. 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale" (legge di stabilità 2016).

sicurezza di tratte stradali” ; 3. 7585 “Fondo per le autostrade ciclabili”. A questi si sono aggiunti anche il cap. 7333 , destinato alle spese per interventi in materia di sicurezza stradale ed il cap. 7580 “Fondo per gli interventi a favore della mobilità ciclistica”.

L’obiettivo di massima perseguito dall’indagine è stato quello, indicato nella delibera di programma della Sezione, ovvero verificare, anche alla luce delle risultanze del monitoraggio, il corretto impiego delle risorse destinate al finanziamento del sistema nazionale di ciclovie turistiche, articolato su dieci percorsi (ciclovie), che coinvolgono, oltre alle amministrazioni centrali competenti (all’epoca dell’entrata in vigore delle disposizioni Mit, Mibac e Mipaaft) diciotto Regioni, la Provincia Autonoma di Trento e Roma Capitale. Risorse che sono risultate utilizzate in misura non del tutto soddisfacente. Dall’altro lato, l’indagine ha avuto lo scopo di analizzare l’efficacia delle misure volte alla messa in sicurezza di percorsi ciclabili cittadini ed extraurbani, nel più ampio ambito del Piano nazionale della sicurezza stradale.

L’istruttoria, che si è avvalsa di momenti formali (note istruttorie) e anche informali (audizioni e posta elettronica), è stata preceduta da una fase di studio e ricerca della normativa di riferimento nonché della documentazione reperibile sui siti istituzionali.

Le attività di raccolta degli elementi informativi e documentali finalizzati alla ricostruzione del quadro istruttorio sono state condotte prevalentemente nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed, in particolare, del Dipartimento per la mobilità sostenibile (ex Dipartimento per i trasporti e la navigazione): Direzioni generali per il trasporto pubblico locale e Direzione Generale per la sicurezza stradale; nonché del Dipartimento per la programmazione strategica ed i sistemi infrastrutturali di trasporto a rete, informativi e statistici (ex Dipartimento per le infrastrutture ed i sistemi informativi e statistici) ed in particolare della Direzione generale per le strade e autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contributi concessori autostradali. Ai quesiti istruttori è stato fornito riscontro, nei tempi richiesti, con il contestuale invio di abbondante documentazione.

L’abbondante documentazione fornita dall’Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti ha costituito l’occasione per approfondimenti istruttori derivanti dalle informazioni ivi contenute. Hanno rappresentato utili momenti di completamento anche le audizioni informali tenutesi con i rappresentanti delle tre Direzioni generali competenti per materia e che hanno consentito il chiarimento di aspetti non del tutto approfonditi o da completare.

Sono stati rivolti quesiti istruttori anche nei confronti dell’Amministrazione della cultura, con la quale sono intervenuti momenti di interlocuzione diretta, sotto forma di audizioni, nonché dell’Amministrazione del turismo, che però, anche in ragione delle vicissitudini organizzative nelle quali si è trovata proprio nel periodo considerato, non ha fornito seguito.

2. Le risultanze del monitoraggio sulla gestione dei capitoli 7582,7584 e 7585

Come sopra accennato, l'indagine ha preso le mosse dalle risultanze del monitoraggio approvato dalla Sezione ad aprile 2020 ed inserito nel vol. III del Tomo II "Investimenti nei settori produttivi e nelle infrastrutture" (v. <https://intranet.corteconti.it/Home/Informazione/ContrGestStato>) che aveva ricostruito la gestione iniziale del progetto del sistema nazionale delle ciclovie turistiche SNCT, articolato nelle dieci ciclovie individuate su proposta dei territori e delle associazioni di settore, che avrebbero dovuto sviluppare un'estensione complessiva di circa 6.000 chilometri, richiamandosi al progetto "EuroVelo", costituito dai 15 corridoi ciclistici che attraversano il continente europeo.

Grafico n.1 Ciclovie Turistiche nazionali



Le dieci ciclovie ricomprese nel SNCT sviluppavano le percorrenze esposte nella tabella di seguito riportata.

Tabella n.1 – Le dieci ciclovie e i relativi chilometraggi

CICLOVIE TURISTICHE	
Ciclovia del Sole	300 chilometri da Verona a Firenze
Ciclovia Ven-To	680 chilometri da Venezia a Torino
Ciclovia dell'Acquedotto pugliese,	500 chilometri da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
Ciclovia GRAB Roma	44 chilometri a Roma
Ciclovia del Garda	140 chilometri lungo le rive del lago di Garda
Ciclovia della Magna Grecia	1000 chilometri da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)
Ciclovia della Sardegna	1230 chilometri da S. Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari
Ciclovia Adriatica	820 chilometri da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano
Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia	150 chilometri da Venezia a Trieste
Ciclovia Tirrenica	870 chilometri dal confine Francia-Italia a Roma

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

Il monitoraggio concludeva considerando che, alla luce dei dati esposti nell'analisi della gestione finanziaria relativa ai capitoli osservati (7582,7584,7585), era possibile evidenziare una quantità ragguardevole di risorse stanziare per la realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, oltre che per la costruzione di ciclostazioni e per interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina ed extraurbana, che complessivamente non aveva trovato un'utilizzazione adeguata da parte delle competenti amministrazioni centrali e di quelle territoriali².

² Nel monitoraggio inserito nel vol. III del Tomo II "Investimenti nei settori produttivi e nelle infrastrutture" si legge «Gli stanziamenti definitivi di competenza, a seguito dei provvedimenti di variazione intervenuti nel corso degli esercizi considerati sono incrementati, passando dai 22,34 milioni del 2016, allorché i capitoli interessati erano il 7582 ed il 7584, ai 51,23 milioni di euro nel 2017 (capitoli invariati rispetto all'anno precedente) fino ai 73,22 milioni di euro del 2018 (in cui i capitoli erano gli stessi ma i piani gestionali in cui risultava articolato il cap. 7582 erano sia lo 01 che lo 02). Tale andamento incrementale ha subito una brusca inversione di tendenza nel 2019, allorché gli stanziamenti definitivi di competenza si sono fermati a 20,6 milioni di euro (a fronte della presenza in bilancio di tutti e tre i capitoli osservati), per poi riprendere a crescere nel 2020 (38,6 milioni di euro derivanti dalla sommatoria dei soli capitoli 7582 e 7584). A fronte dei descritti andamenti in termini di stanziamenti di competenza, devono registrarsi impegni di competenza in percentuale assai ridotta (4 per cento). Diversamente la percentuale relativa al quinquennio di impegnato in conto residui sulla massa spendibile (data dalla sommatoria degli stanziamenti di competenza e i residui iniziali) è pari al 65 per cento, e la percentuale aumenta di quattro punti se calcolata con riferimento agli impegni totali. L'indice di programmazione, dato dalla capacità di impegno nel corso dell'esercizio delle risorse stanziare, è molto basso e la gestione si denota per essere stata impostata, anche in termini di pianificazione degli stanziamenti, solo alla luce di risorse accumulate nel corso degli esercizi precedenti, sotto forma di residui. Altrettanto dicasi per i valori registrati con riferimento alla velocità di pagamento decisamente critici, dal momento che la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti e sugli impegni di competenza è pari a 0, mentre la percentuale dei pagamenti totali che intervengono su residui di esercizi precedenti si ferma ad uno scarso 10 per cento. A fronte di una così bassa velocità di pagamento, si deve registrare la formazione di una mole consistente di residui, che nella loro composizione di residui finali ammontano, nel quinquennio osservato, a 148,6 milioni di euro, dei quali 123,1 relativi a residui di lettera c) e 20,6 sono invece residui di lett. f) c.d. impropri o di stanziamento (sul punto v. infra nota tab. 9 e osservazioni par.). Ammonta a 71 per cento il rapporto residui finali dell'es.

In particolare, la gestione del capitolo 7582 risultava essere stata condotta, principalmente, in conto residui e le percentuali registrate con riferimento a tutti e tre i capitoli per impegni e pagamenti di competenza apparivano decisamente critiche (rispettivamente 4 per cento e 0 per cento). L'osservata criticità non trovava compensazione soddisfacente neppure nella gestione in conto residui, giacché, a fronte di un 65 per cento degli impegni sulla massa spendibile, il rapporto su quest'ultimo valore dei pagamenti si fermava ad uno scarso 10 per cento. In termini assoluti, sul solo cap. 7582, a fronte di 193,6 milioni di euro di stanziamenti definitivi, nel quinquennio osservato, (2016-2020) si registravano 14,48 mln di euro di pagamenti totali. Per quanto riguarda, poi, il cap. 7585, finalizzato alla realizzazione delle autostrade ciclabili, è apparso chiaramente come il mancato utilizzo delle risorse stanziato nel periodo considerato potesse ricondursi, almeno a quel momento con larga approssimazione, confermata dall'indagine, alla circostanza che non era stato adottato il decreto interministeriale previsto dalle norme (entro il mese di agosto del 2019) che avrebbe dovuto fissare termini e condizioni per l'assegnazione delle risorse.

I trasferimenti effettuati nel periodo 2016-2019 a favore delle dieci ciclovie turistiche erano stati riassunti come di seguito:

Tab. n. 2 Trasferimenti effettuati negli anni 2016-2019	
CICLOVIA	RISORSE
Ciclovia del Sole	1.066.728,00
Ciclovia VenTo	2.753.487,51
Ciclovia dell'Acquedotto pugliese	814.064,09
Ciclovia GRAB Roma	146.400,00
Ciclovia del Garda	1.615.881,60
Ciclovia della Magna Grecia	895.940,00
Ciclovia della Sardegna	2.000.00,00
Ciclovia Adriatica	1.185.146,48
Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia	500.000,00
Ciclovia Tirrenica	1.250.000,00

Fonte: Corte dei conti monitoraggio anno 2020

2019 sulla massa spendibile. Per quanto attiene alla massa spendibile, data dalla somma dello stanziamento definitivo di competenza e dei residui definitivi iniziali, deve osservarsi che essa ha fatto registrare un andamento in crescita, passando dai 24,88 milioni del 2016 ai 159 milioni del 2019, fino ai 187,2 milioni di euro del 2020. I descritti andamenti mostrano chiaramente una quantità ragguardevole di risorse a disposizione per la realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, oltre che per la costruzione di ciclostazioni e per interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina che non ha trovato fino a questo momento un'utilizzazione adeguata da parte delle competenti amministrazioni. Per quanto riguarda, poi, il cap. 7585, finalizzato alla realizzazione delle autostrade ciclabili, è chiaro come, in effetti, il mancato utilizzo nel 2019 delle risorse debba ricondursi, con larga approssimazione, alla circostanza che non è stato adottato il decreto interministeriale previsto dalle norme (entro il mese di agosto del 2019) che avrebbe dovuto fissare termini e condizioni per l'assegnazione delle risorse.>>

Conclusivamente, proprio alla luce di quanto ricostruito e delle criticità emerse in termini di gestione finanziario contabile nel monitoraggio condotto dalla Sezione, si è ritenuto opportuno un approfondimento in sede di indagine della tematica trattata, al fine di meglio comprendere, attraverso un'istruttoria con le amministrazioni interessate, le ragioni degli andamenti evidenziati, oltre che approfondire lo stato di realizzazione del progetto delle ciclovie turistiche, anche in considerazione delle risorse destinate, a partire dalla legge di bilancio 2020, al settore della mobilità sostenibile ed alla sicurezza stradale per le tratte adibite a piste ciclabili urbane ed extraurbane.

.

CAPITOLO II LA GESTIONE FINANZIARIA

Sommario: 1. La gestione delle risorse finanziarie assegnate alla progettazione e alla realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e al sostegno della ciclabilità cittadina: anagrafica dei capitoli. – 1.1. La gestione del capitolo 7333 –1.2. La gestione di cassa del capitolo 7333 –1.3. La gestione del capitolo 7580 –1.4. La gestione di cassa del capitolo 7580 –1.5. La gestione del capitolo 7582 –1.6. La gestione di cassa del capitolo 7582 –1.7. La gestione del capitolo 7584 –1.8. La gestione di cassa del capitolo 7584 –1.9. La gestione del capitolo 7585 .

1. La gestione delle risorse finanziarie assegnate alla progettazione e alla realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e al sostegno alla ciclabilità cittadina: anagrafica dei capitoli.

Le risorse afferenti alla progettazione e realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche nonché al sostegno della ciclabilità cittadina sono state appostate nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

I capitoli interessati sono quattro e risultano caratterizzati da una struttura complessa e articolata; essi sono stati assegnati al Centro di responsabilità (CDR) 0003, che, fino all'esercizio 2021, corrispondeva al Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture, successivamente individuato nel Dipartimento per la mobilità sostenibile. In particolare, si tratta dei capitoli di seguito elencati in ordine crescente di numerazione:

- cap. 7333 "Spese per gli interventi di sicurezza stradale, ivi compresi quelli per l'educazione stradale e per la redazione dei piani urbani del traffico spese per le attività inerenti alla redazione ed all'attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale. La Missione di riferimento è la 1 "Infrastrutture pubbliche e logistica"; il Programma è "Pianificazione strategica e di settore e sistemi stradali e autostradali", mentre l'Azione è la n. 6 "Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclopedonali". I piani gestionali in cui risulta articolato il capitolo in questione sono tre: p.g. 01 *Piano per la sicurezza stradale*; p.g. 03 *Somme destinate ad interventi di sicurezza stradale, ivi compresi quelli per l'educazione stradale e per la redazione dei piani urbani del traffico*, già incluse nel fondo di cui all'art. 2, c. 615 della l. n. 244/2007 e p.g. 04 *Somme per interventi di sicurezza stradale*;

- cap. 7580 "Fondo per gli interventi a favore della mobilità ciclistica" i cui piani gestionali sono: pg. 01 *Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica*; pg. 02 *mobilità ciclistica*, pg. 04 *mobilità ciclistica*; p.g. 06 *Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane*, p.g. 07 *finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica – riparto Fondo investimenti 2020* c. 14; p.g. 08 *ulteriori risorse destinate per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità*

ciclistica, provenienti dai conti di tesoreria e ricondotti al regime di contabilità ordinaria ai sensi dell'art. 40, co. 2, della legge n. 196/2009. Il cap. 7580 è attribuito al CDR 003 Dipartimento per la mobilità sostenibile Mission 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" - Programma 006 "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale"; Azione 0002 "Concorso dello Stato al trasporto pubblico locale";

- cap. 7582 "Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche di ciclostazioni nonché per la progettazione e la realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina", poi rubricato, a partire dall'es. 2023 "Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie" i cui piani gestionali sono il pg. 1 Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche di ciclostazioni, nonché per la progettazione e la realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina; pg. 2 Fondo opere; pg. 3 Ulteriori somme per il finanziamento a favore della mobilità ciclistica riparto fondo investimenti 2018 c. 1072; pg. 4 riparto fondo investimenti 2019, c. 95; somme da destinare agli interventi a favore della mobilità ciclistica connessi con le olimpiadi invernali 2026. Il CDR al quale è stata affidata la gestione del cap. 7582 era originariamente il Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, successivamente rinominato Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali di trasporto a rete, informativi e statistici. La Missione fino all'es. 2017 era la 013 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto", in seguito è diventata la 014 "Infrastrutture pubbliche e logistica". Analogamente, fino al 2017 il Programma è stato "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale", poi divenuto il numero 011 "Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostradali". Infine, l'Azione, all'inizio identificata con il numero 0003 e successivamente con quello 0006 ha ad oggetto "Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali".

- cap. 7584 "Contributi agli investimenti agli enti produttori di servizi economici da destinare ad un programma di interventi di sicurezza stradale ed alla messa in sicurezza di tratte stradali";

- cap. 7585 "Fondo per le autostrade ciclabili".

La Missione nel cui ambito rientrano i suddetti capitoli è la 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"; il Programma di riferimento è lo 001 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale", mentre l'Azione è la n. 3 "Interventi per la sicurezza stradale" e per il solo cap. 7585 negli esercizi 2019 e 2020 l'azione di riferimento è stata "Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali".

1.1. La gestione del capitolo 7333

La gestione del capitolo osservato, che deve rammentarsi riguarda le spese per interventi di sicurezza stradale ivi compresi quelli per l'educazione stradale e per la redazione dei piani urbani del traffico (PUT), oltre che per la redazione e l'attuazione del piano nazionale per la sicurezza stradale (PNS). Premesso, quindi che solo una parte delle risorse ivi stanziato sono state destinate alla gestione degli interventi oggetto di analisi, può osservarsi, con riferimento al capitolo nel suo complesso, che nel periodo 2016- 2023 esso ha fatto registrare una massa spendibile (data dalla somma di stanziamento definitivo e residui definitivi iniziali) in incremento. Essa è passata dai 6,3 mln di euro del 2016 agli 8,3 mln del successivo esercizio 2017. In quest'ultimo esercizio, al pg. 1, relativo alle risorse attribuite al Piano della sicurezza stradale è stato affiancato il pg. 3 relativo alle somme destinate ad interventi di sicurezza stradale, ivi compresi quelli per l'educazione stradale e per la redazione dei piani urbani del traffico. Tale piano gestionale è presente anche nei successivi esercizi osservati. Nel 2018 la massa spendibile rilevata è ulteriormente incrementata a 11,5 mln di euro ed è andata aumentando nei successivi esercizi, per assommare, nel 2019, a 17,5 mln e nel 2020 a 15,6 mln. A partire dall'es. 2021, al capitolo osservato è stato aggiunto un ulteriore piano gestionale, il 4, concernente le somme per interventi di sicurezza stradale ed, in tal modo, l'ammontare delle risorse della massa spendibile è ulteriormente incrementato a 17,7 mln, che nel 2022 sono diventati 25 mln, sino ad arrivare nel 2023 a far registrare 38,4 mln di euro di massa spendibile.

Passando a considerare la composizione della massa spendibile, occorre osservare che la componente in conto competenza, a partire dall'esercizio 2017, risulta inferiore rispetto a quella del conto residui. In particolare, si registra un valore per il piano gestionale 3, relativo agli interventi di sicurezza stradale, ivi compresi i PUT, che nell'esercizio 2023 è stato pari a 19,9 mln di euro rispetto allo stanziamento definitivo che ammonta a 4,36 mln di euro.

Gli impegni totali registrati negli esercizi osservati risultano piuttosto contenuti, sia in ragione di quelli in conto competenza che, per quanto riguarda la gestione in conto residui, essendo passati dai 3,6 mln del 2016 e 4,7 mln del 2017 a 0,4 mln del 2021, allorché i piani gestionali erano tre. Il valore degli impegni totali è incrementato solo nel 2022, con un totale di 13,75 mln di euro, successivamente ridotti a 795.624 euro nel 2023. In percentuale, gli impegni di competenza rappresentano una quota decrescente dello stanziamento definitivo, partendo dal 70 per cento del 2016, confermato da valori elevati anche nei successivi due esercizi. Tale percentuale si abbatte al 13,5 per cento nel 2019, seguito dal 24,5 per cento del 2020 e ha continuato a decrescere fino alla ripresa registrata nell'es. 2022, allorché i pp. 1 e 4 hanno raggiunto le percentuali pari all'89 e 97 per cento. Come già osservato per gli

impegni totali, anche in termini percentuali, i valori del 2023 si sono collocati in netta controtendenza, giacché alla data delle visure effettuate per la presente trattazione, non superano il 7 per cento, confermando l'andamento altalenante del capitolo.

Andando a verificare, infine, l'andamento dei pagamenti deve sottolinearsi che questi seguono la fenomenologia osservata per gli impegni, facendo registrare nell'ultimo esercizio valori decisamente superiori (5,7 mln di euro) rispetto a quelli evidenziatisi per i due esercizi precedenti pari rispettivamente a 222.257,00 euro, e 809.264,00 euro. Di conserva i pagamenti totali hanno rappresentato percentuali piuttosto contenute della massa spendibile, passata dal 45 per cento del 2016 al 2 per cento del 2022, che non trova conferma nella percentuale registrata nel 2023 pari a 17 per cento.

Tabella n. 3 - Capitolo 7333 ee.ff. 2016-2023

CAPITOLO 7333 - SPESE PER GLI INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE IVI COMPRESI QUELLI PER L'EDUCAZIONE STRADALE E PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DEL TRAFFICO. SPESE PER LE ATTIVITA' INERENTI ALLA REDAZIONE ED ALL' ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE																		
ESERCIZIO	2016	2017		2018		2019		2020		2021			2022			2023		
PIANO DI GESTIONE	01	01	03	01	03	01	03	01	03	01	03	04	01	03	04	01	03	04
Previsioni iniziali di competenza	1.862.058	1.856.654	4.000.000	1.856.654	4.000.000	1.856.654	4.725.070	1.856.654	4.725.070	1.856.654	6.525.070	2.000.000	2.844.847	10.110.140	2.000.000	3.227.870	4.365.760	6.000.000
Variazioni competenza	2.550.000	-52.680	-148.512	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Assegnazioni	-595.000	-429.000	-366.800	0	-531.000	-3.000	-185.000	-192.000	0	-270.000	0	0	0	-435.000	0	-35.000	-150.000	0
Assegnazione esercizi precedenti	0	0	0	0	0	0	0	0	-494.500	-74.700	-180.000	0	-98.000	0	0	-56.000	-71.000	0
Stanziamiento definitivo di competenza	3.817.058	1.374.974	3.484.688	1.856.654	3.469.000	1.853.654	4.540.070	1.664.654	4.230.570	1.511.954	6.345.070	2.000.000	2.746.847	9.675.140	2.000.000	3.171.870	4.294.760	6.000.000
Residui definitivi iniziali	2.494.117	3.426.208	0	2.722.879	3.484.688	4.180.930	6.952.997	2.999.805	6.711.980	2.019.263	5.821.238	0	425.959	10.190.900	20.000	3.088.561	19.926.843	1.950.260
Massa Spendibile	6.311.175	4.801.182	3.484.688	4.579.533	6.953.688	6.034.584	11.493.067	4.664.459	10.942.550	3.531.217	12.166.308	2.000.000	3.172.806	19.866.040	2.020.000	6.225.431	24.221.603	7.950.260
Impegni in c/c	2.680.988	140.024	3.484.688	255	3.089.000	289.282	500.000	683.057	334.950	140.738	0	20.000	2.454.337	4.351.733	1.948.555	230.353	12.078	345.696
Impegni in c/r	897.011	1.103.675	0	1.223.499	0	1.849.802	0	30	0	244.225	0	0	0	5.000.000	0	207.500	0	0
Totale impegni	3.577.999	1.243.699	3.484.688	1.223.754	3.089.000	2.139.084	500.000	683.087	334.950	384.963	0	20.000	2.454.337	9.351.733	1.948.555	437.853	12.078	345.696
%impegni c/c su stanziamento definitivo	70%	10%	100%		89%	16%	11%	41%	8%	9%		1%	89%	45%	97%	7%	0,28%	6%
%impegni in c/r su residui definitivi	36%	32%		45%		44%				12%				49%		7%		
Pagamenti in c/competenza	1.797.182	0	0	255	691	289.282	500.000	667.832	333.958	41.328	0	0	24.705	0	69.740	230.318	0	5.389
Pagamenti in c/residui	1.055.300	2.077.367	0	386.641	0	2.745.496	476.017	989.169	511.734	372.598	395.338	0	41.423	86.389	0	849.612	4.470.323	140.578
Totale pagamenti	2.852.482	2.077.367	0	386.896	691	3.034.779	976.017	1.657.002	845.692	413.926	395.338	0	66.128	86.389	69.740	1.079.930	4.470.323	145.967
% Totale pagamenti su MS	45%	43%		8%		50%	8%	36%	8%	12%	3%		2%		3%	17%	18%	2%

Tabella n. 3 - Capitolo 7333 ee.ff. 2016-2023

CAPITOLO 7333 - SPESE PER GLI INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE IVI COMPRESI QUELLI PER L'EDUCAZIONE STRADALE E PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DEL TRAFFICO. SPESE PER LE ATTIVITA' INERENTI ALLA REDAZIONE ED ALL' ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE																			
ESERCIZIO	2016		2017		2018		2019		2020		2021			2022			2023		
PIANO DI GESTIONE	01	01	03	01	03	01	03	01	03	01	03	04	01	03	04	01	03	04	
Economie totali di competenza	0	0	0	0	0	0	3.805.070	981.597	3.895.620	1.371.217	1.345.070	1.980.000	0	0	0	0	0		
Economie totali da residui	90	935	0	11.707	0	0	0	6.597	380.000	1.320.117	235.000	0	18.117	2.808	0	286.560	2.579.443	0	
Residui totali da residui	1.438.726	1.347.905	0	2.324.531	3.484.688	1.435.434	6.476.980	2.004.038	5.820.246	326.549	5.190.900	0	366.419	10.101.703	20.000	1.952.389	12.557.077	1.809.682	
Residui totali di competenza	2.019.876	1.374.974	3.484.688	1.856.399	3.468.309	1.564.372	235.000	15.225	992	99.410	5.000.000	20.000	2.722.142	9.675.140	1.930.260	2.906.552	4.294.760	5.952.838	
Residui totali	3.458.603	2.722.879	3.484.688	4.180.930	6.952.997	2.999.805	6.711.980	2.019.263	5.821.238	425.959	10.190.900	20.000	3.088.561	19.776.843	1.950.260	4.858.941	16.871.837	7.762.520	

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

1.2. La gestione di cassa del capitolo 7333

Nelle tabelle di seguito riportate sono riepilogati gli ordinativi di pagamento emessi dall'Amministrazione nel corso degli esercizi considerati 2019-2023 a valere sulle risorse degli esercizi precedenti (EPR esercizio finanziario di provenienza) del capitolo considerato.

A proposito della gestione dei pagamenti, come rappresentato dall'Ufficio centrale di bilancio per il Mit, essa è stata effettuata in base ad una procedura amministrativa stabilita con disposizione interna del 2018, per cui la DG Strade e autostrade ha provveduto all'emissione degli ordinativi di pagamento a valere sugli impegni assunti, in precedenza dalla DG Sistemi di trasporto ad impianti fissi e trasporto pubblico locale, previa richiesta della DG per la sicurezza stradale, competente per l'istruttoria tecnica e firmataria delle Convenzioni con le regioni, stipulate in relazione al d. m. 27 dicembre 2017, n. 468. La descritta procedura appare senza dubbio macchinosa e complessa.

Tabella n. 4 - Capitolo 7333 - Pagamenti e.f. 2019

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
00004	2016	01	Regione Emilia Romagna	piste ciclabili - conv. 7352 I quota	165.993,88	
00005	2017	03	Regione Emilia Romagna	piste ciclabili - conv. 7352 I quota	113.912,97	
00007	2016	01	Regione Piemonte	piste ciclabili - I quota	65.197,39	
00008	2017	03	Regione Piemonte	piste ciclabili - I quota	44.741,57	
00011	2016	01	Regione Sardegna	piste ciclabili - Pagamento I rata	18.065,85	
00012	2017	03	Regione Sardegna	piste ciclabili - Pagamento I rata	12.397,65	
00013	2016	01	Regione Lazio	piste ciclabili - I quota	47.852,91	
00014	2017	03	Regione Lazio	piste ciclabili - I quota	32.838,97	
00015	2016	01	Regione Veneto	piste ciclabili	139.875,71	
00016	2017	03	Regione Veneto	piste ciclabili	95.989,43	
00017	2016	01	Regione Toscana	piste ciclabili	93.388,28	
00018	2017	03	Regione Toscana	piste ciclabili	64.087,52	
00022	2016	01	Regione Siciliana	piste ciclabili 40 %	35.214,07	
00023	2017	03	Regione Siciliana	piste ciclabili 40 %	24.165,58	
00026	2016	01	Regione Campania	DM 468 - piste ciclabili - I quota	33.824,27	
00027	2017	03	Regione Campania	DM 468 - piste ciclabili - I quota	23.211,84	
00055	2017	01	Regione Emilia Romagna	DM 553 - I RATA	107.733,58	
00056	2018	03	Regione Emilia Romagna	DM 553 - I RATA	64.671,08	
Totale pagamenti					1.183.162,55	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Come è possibile constatare dalla lettura dei dati esposti nella tabella sopra riportata con riferimento all'esercizio 2019, i pagamenti effettuati sono stati in tutto diciotto (18) diretti alle Regioni in attuazione dei decreti nn. 468 e 533 con riferimento alle diverse quote per un ammontare complessivo pari a 1,18 mln di euro. Gli esercizi di provenienza delle risorse pagate sono stati il 2016 ed il 2017 (un solo pagamento risulta registrato a valere sulle risorse dell'es. 2018). La Regione che ha fatto registrare il valore più alto di risorse acquisite è stata l'Emilia-Romagna con complessivi 452.311,51 euro.

Gli ordinativi di pagamento dell'esercizio 2020, come riepilogati nella tabella riportata in appendice, riguardano la disposizione di risorse afferenti agli esercizi dal 2016 al 2018 per complessivi 1,5 mln di euro, dei quali 365.453,60 euro sono stati destinati alla Regione Lombardia. L'esercizio 2020 si qualifica come quello nel quale è stato registrato il maggior numero di pagamenti, raddoppiati rispetto all'esercizio precedente. Beneficiarie sono state le regioni e province autonome, in forza di quanto disposto nei decreti n. 468/2017 e n.553/2018.

Tabella n. 5 - Capitolo 7333 - Pagamenti e.f. 2021

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
0000 2	2017	01	Regione Umbria	DM553 - Ampliam itiner ciclabili e pedonali - I quota	21.148,52	
0000 3	2018	03	Regione Umbria	DM553 - Ampliam itiner ciclabili e pedonali - I quota	12.695,19	
0000 4	2017	01	Regione Piemonte	DM553 - Itinerari ciclabili e pedonali - I quota	67.510,15	
0000 5	2018	03	Regione Piemonte	DM553 - Itinerari ciclabili e pedonali - I quota	40.525,48	
0000 6	2018	03	Pa Bolzano	DM553 - Itinerari ciclabili e pedonali - II e III quota	49.733,29	
0000 7	2017	03	Regione Piemonte	DM 468 - piste ciclabili - II quota	82.454,22	
0001 1	2016	01	Regione Liguria	DM 468 piste ciclabili - I quota	24.714,42	
0001 5	2017	03	Regione Emilia Romagna	DM 468 - piste ciclabili - II rata	209.930,14	
Totale pagamenti					508.711,41	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Fenomeno analogo a quello descritto in precedenza è stato registrato con riferimento all'esercizio 2021, allorché i pagamenti effettuati, a valere sulle risorse del capitolo 7333, hanno riguardato gli esercizi finanziari 2016-2018, anche in questo caso risalenti rispetto a quello di disposizione degli ordinativi a favore dei beneficiari, ancora una volta, individuati nelle regioni e province autonome con riferimento ai citati decreti ministeriali n. 533 e n. 468, per un totale di 0,5 mln di euro. Le sole Regioni beneficiarie sono state l'Emilia-Romagna, la Liguria, il Piemonte e l'Umbria oltre alla PA di Bolzano.

Tabella n. 6 - Capitolo 7333 - Pagamenti e.f. 2022

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
00001	2017	03	Regione Piemonte	DM 468 - piste ciclabili	68.711,85	
00005	2017	03	Regione Siciliana	piste ciclabili - II quota	9.145,40	
00019	2016	01	Regione Molise	DM 468 - piste ciclabili - I quota	11.717,79	
00020	2017	03	Regione Molise	DM 468 - piste ciclabili - I quota	6.818,03	
00021	2018	03	PA Bolzano	Contributo Regioni itinerari ciclabili e pedonali	1.713,54	
Totale pagamenti					98.106,61	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Nell'es. 2022 i pagamenti disposti a favore delle regioni sono stati in tutto cinque (5) per un ammontare di 98.106 euro a valere sulle risorse del capitolo relative agli esercizi 2016-2018.

Per l'es. 2023 un solo pagamento è stato registrato alla data di chiusura della presente indagine ed è quello a favore della Regione Lombardia per un importo di 9.928 euro e riguardante la terza quota del d.m. n. 468/2016.

Tabella n. 7 - Capitolo 7333 - Pagamenti e.f. 2023

N.	EPR	PG	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
00012	2016	01	Regione Lombardia	DM 468 piste ciclabili - Regione Lombardia - terza quota	9.928,90	
00071	2018	01	Regione Lombardia	DM 553 Itinerari ciclabili pedonali Seconda quota	191.653,29	
Totale pagamenti					201.492,19	0,00

Tabella n. 8 - Cap. 7333 Pagamenti ee. ff. 2019-2023

Esercizio finanziario	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
2019	1.183.162,55	
2020	1.500.873,78	
2021	508.711,41	
2022	98.106,61	
2023	201.492,19	
Totale	3.492.346,54	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr al 19/10/2023

Riepilogando, dunque, i pagamenti complessivi effettuati a valere sulle risorse del cap. 7333 nel corso degli esercizi 2019-2023, aventi ad oggetto le ciclovie turistiche e come beneficiari le regioni e province autonome, a fronte di tutti gli ordinativi emessi sul capitolo considerato nel periodo osservato (che ammontano a complessivi 12.701.440,00 euro), sono pari a 3,5 mln di euro. Essi mostrano un andamento decrescente dal 2020 in poi e, soprattutto, sono solamente in c/residui, non essendo stati disposti ordinativi su risorse in conto competenza.

Volendo avere un riscontro relativo alla distribuzione delle risorse, di cui si sta trattando, fra le regioni e province autonome, nella successiva tabella vengono riepilogate le erogazioni complessivamente effettuate nel corso degli esercizi 2019-2023.

Tabella n. 9 - Capitolo 7333 - Pagamenti a favore delle Regioni ee.ff. 2019 2023

Regione	Erogazioni
Abruzzo	76.111,63
Basilicata	-
Calabria	-
Campania	57.036,11
Emilia Romagna	662.241,65
Friuli Venezia Giulia	108.033,54
Lazio	221.446,38
Liguria	89.066,32
Lombardia	649.472,86
Marche	112.574,20
Molise	18.535,82
P A Bolzano	87.616,49
PA Trento	33.291,13
Piemonte	369.140,66
Puglia	139.931,04
Sardegna	72.576,23
Siciliana	68.525,05
Toscana	296.590,43
Umbria	33.843,71
Valle D Aosta	21.727,06
Veneto	374.586,23
Totale	3.492.346,54

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Possiamo constatare che la Regione che ha ricevuto la maggior quota di erogazioni rispetto all'ammontare complessivo pari a 3,5 mln di euro, è stata l'Emilia-Romagna, con 662.241,65 euro, seguita dalla Lombardia con 649.472,86 euro e dal Veneto con 374.586,23. A grande distanza si collocano, in questa ideale graduatoria, tanto il Lazio, che ha fatto registrare un totale di erogazioni pari a 221.446,38, quanto la Campania, che si attesta a 57.036 euro. Deve sottolinearsi, altresì, l'assenza di due Regioni, la Basilicata e la Calabria, che non hanno presentato progetti ed il cui territorio, nel complesso, appare certo non poco rilevante a livello nazionale, sia in termini di estensione che di popolazione residente, la quale ultima non ha potuto beneficiare nel periodo considerato delle risorse in parola.

1.3. La gestione del capitolo 7580

Il cap. 7580 intitolato “Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica” è articolato in diversi piani gestionali che riguardano tanto il suddetto Fondo (pg. 01), quanto la mobilità ciclistica (pg. 02 e 04) ed anche il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane (pg. 06).

A quelli citati devono aggiungersi il riguardante il riparto fondo investimenti 2020 c. 14 per interventi a favore della mobilità ciclistica (p.g.07) ed il concernente le ulteriori risorse destinate al finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, provenienti dai conti di tesoreria e ricondotti al regime di contabilità ordinaria, ai sensi dell'art. 40, co. 2, della legge n. 196/2009 (p.g. 08).

Secondo quanto riferito dal competente Ufficio centrale di bilancio del Mit, il capitolo in esame precedentemente aveva diversa numerazione (8188 e 7111) e ricomprendeva le risorse stanziata dalla legge n. 366 del 19 ottobre 1998 in materia di finanziamento della mobilità ciclistica, concernente la previsione di un concorso statale agli oneri derivanti dalla realizzazione di interventi in materia di ciclovie. Le relative risorse sono state distribuite per il triennio 2001-2003 con decreto n. 3936 del 14 giugno 2002 e successivamente con d. m. 4766 del 24 settembre 2003. La gestione era stata inizialmente attribuita all'ex Dipartimento per le infrastrutture statali per essere in seguito trasferita alla DG trasporto pubblico locale, attraverso ruoli di spesa fissa.

Nella tabella di seguito riportata sono esposti i dati della gestione in conto competenza e in conto residui degli esercizi considerati (2016-2023).

Tabella n. 10 - Capitolo 7580 - ee.ff. 2016-2023

Capitolo 7580 Fondo per gli interventi a favore della mobilità ciclistica

ESERCIZIO	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022				2023				
Piano di gestione	04		04		01	04	01	04	04		04	07	04	06	07	08	04	06	07	08	
Previsioni iniziali di competenza	2.000.000		2.000.000		0	0	0	0	0		0	0	0	50.000.000	0	0	0	0	0	0	0
Variazioni competenza	0		0		0	0	0	0	0		8.000.000	0	0	-3.000.000	0	50.305	0	0	0	0	0
Stanziamiento definitivo di competenza	2.000.000		2.000.000		0	0	0	0	0		8.000.000	0	0	47.000.000	0	0	0	0	0	0	0
Residui definitivi iniziali	1.448.000		2.172.000		0	2.172.000	0	1.448.000	1.448.000		1.448.000	3.000.000	1.448.000	0	11.000.000	0	724.000	47.000.000	8.000.000	50.305	0
Massa spendibile	3.448.000		4.172.000		0	2.172.000	0	1.448.000	1.448.000		1.448.000	11.000.000	1.448.000	47.000.000	11.000.000	50.305	724.000	47.000.000	8.000.000	50.305	0
Impegni in c/c	2.000.000		2.000.000		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamenti in c/competenza (RSF)	2.812.764		2.401.514		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impegni in c/r	0		0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamenti in c/residui	0		0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Economie di competenza/maggiori spese	-1.536.764		-1.125.514		-46.716	0	-153.430	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Economie da residui			724.000		0	724.000	0	0	0		0	0	724.000	0	3.000.000	0	724.000	0	8.000.000	0	0
Rimasto da pagare c/c	724.000		3.125.514		46.716	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimasto da pagare c/r	0		0		0	0	153.430	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Residui c/c	724.000		724.000		0	0	0	0	0		8.000.000	0	47.000.000	0	50.305	0	0	0	0	0	0
Residui c/r	1.448.000		1.448.000		0	1.448.000	0	1.448.000	1.448.000		3.000.000	724.000	0	8.000.000	0	0	0	47.000.000	0	50.305	0

Dalla lettura dei dati emerge che la massa spendibile, risultante dalla somma degli stanziamenti definitivi di competenza con i residui definitivi iniziali, è passata dai 3,4 mln di euro del 2016, allorquando l'unico piano gestionale valorizzato era quello relativo alla mobilità ciclistica, a 1,4 mln di euro del 2020. Nel 2021 il valore della massa spendibile è salito a 12,4 mln di euro ed è andato crescendo nei successivi esercizi. Nel 2022, infatti, essa ammonta a 55,7 mln di euro, grazie alla valorizzazione dei piani gestionali 6 (Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane) e 7 (Interventi a favore della mobilità ciclistica). Molto contenuto appare l'ammontare della massa spendibile relativa al pg. 8 che raccoglie le risorse provenienti dai conti di tesoreria ricondotti al regime di contabilità ordinaria.

La gestione di competenza presenta forti criticità, considerato che, a fronte di stanziamenti definitivi per complessivi 59 mln di euro, i pagamenti totali sono assommati per il periodo considerato a circa 5,2 mln di euro e infatti risultano valorizzati solo i primi due esercizi, in particolare, il 2016 ed il 2017; mentre a partire dal 2018 non sono stati registrati pagamenti.

Di conseguenza, la gestione in conto residui mostra un andamento in decisa crescita negli esercizi considerati, raggiungendo nel 2022 l'ammontare di 55,77 mln di euro confermato nel 2023 da una massa importante di residui di lettera f), cosiddetti residui impropri, per i quali la conservazione è stata determinata in assenza di impegni non liquidati nel corso dell'esercizio. Di tal che nell'esercizio 2023 si sono registrati residui in conto residui pari a 47 mln di euro.

Infine, dall'analisi delle risultanze contabili, emerge in modo chiaro la presenza di una voce di economie in conto residui pari a otto mln di euro.

1.4. La gestione di cassa del capitolo 7580

Deve sottolinearsi che nella gestione del capitolo per gli esercizi 2016-2018 sono stati evidenziati dei valori qualificabili come maggiori spese in conto competenza, per un ammontare complessivo di euro 2.662.278,58 euro. Ciò sebbene si tratti di un capitolo di spesa in conto capitale e, dunque, non facilmente riconducibile alle tipologie di spesa per le quali la legge prevede la possibilità che esse siano effettuate oltre lo stanziamento annuale.

Al momento della creazione del cap. 7580 le risorse sono state erogate mediante ruoli di spesa fissa. Questa circostanza, dunque, non aiuta a comprendere il perché della presenza di maggiori spese, in particolare negli esercizi 2016 e 2017, che per un capitolo in conto capitale come quello oggetto di esame non sono ordinarie, essendo, piuttosto, tipiche della gestione di

spese di parte corrente o, comunque, derivanti da autorizzazioni di legge all'erogazione tramite ruoli di spesa fissa, che a quella data risultavano chiusi. Questa è la ragione in virtù della quale per il capitolo considerato non è possibile esporre una tabella riepilogativa degli oopp.

Per i restanti esercizi, deve sottolinearsi che il capitolo in esame non ha fatto registrare pagamenti.

1.5. La gestione del capitolo 7582

Il capitolo 7582 rubricato "Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche di ciclostazioni nonché per la progettazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina", rientra nella Missione "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto", nel Programma "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale" ed è ricompreso nell'ambito dell'azione "Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali".

La gestione del capitolo negli esercizi considerati 2016-2023 è stata rappresentata nella tabella di seguito riportata, che tiene distinti i singoli piani gestionali nei quali il capitolo risulta essere articolato.

Il pg.1 è dedicato al "Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche, di ciclostazioni, nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina"; il pg. 2 riguarda il rifinanziamento dello stesso Fondo; il pg. 3 comprende ulteriori somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - riparto fondo investimenti 2018; il pg. 4 raccoglie le risorse destinate al rifinanziamento degli interventi di cui al pg. 3. A partire dall'es. 2021 è stato aggiunto il pg. 6 che riguarda il finanziamento di interventi a favore della mobilità ciclistica, connessi con l'evento Olimpiadi invernali 2026 e dal 2023 il capitolo risulta articolato in un ulteriore pg. 7 "Fondo per lo sviluppo delle ciclovie urbane intermodali".

Tornando alla gestione del cap. 7582, essa ha fatto registrare nel periodo considerato, che abbraccia gli esercizi dal 2016 al 2023, per quanto riguarda il pg. 1 stanziamenti definitivi di competenza pari a 332 mln di euro, ai quali si sono aggiunti i 133,6 mln di euro di residui definitivi iniziali, pervenendo ad un ammontare complessivo di massa spendibile pari a 465.6 mln di euro.

A fronte dell'anzidetta mole di stanziamenti definitivi di competenza, gli impegni registrati nello stesso periodo con riferimento allo stesso piano gestionale sono stati pari a 49,58 mln di euro ovvero il 14,9 per cento.

La percentuale sale al 73,1 per cento se si ha riguardo al rapporto fra gli impegni in conto residui che sono assommati a 242.70.612,90 euro e gli stanziamenti definitivi mentre si attesta al 52 per cento nel raffronto con la massa spendibile pari a 465.608.850,00.

Per quanto riguarda i pagamenti essi hanno fatto registrare il valore più alto nell'es. 2022 allorquando assommavano per il capitolo considerato a 102 mln di euro, in ragione della ripresa dei pagamenti in conto residui pari a circa 62 mln di euro e dei pagamenti in conto competenza pari ai restanti 60 mln di euro.

Riepilogando, dunque, nel corso degli esercizi considerati la massa spendibile a disposizione del Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche pg. 1 è stata pari a 465,6 mln di euro, a fronte dei quali la percentuale dei pagamenti totali è stata del 34,74 per cento, che in valore assoluto somma a 161,73 mln di euro. Per quanto riguarda il pg. 3, concernente le ulteriori somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica la massa spendibile registrata nel periodo considerato è stata pari a 100 mln di euro, con una percentuale di pagamenti totali simile alla precedente e pari a 35,29 per cento.

La gestione osservata ha fatto registrare per gli esercizi 2021-2023 una consistente mole di economie in conto residui pari a 24.553.795,53 euro derivanti da una mancata utilizzazione delle risorse già ricadenti nella gestione in conto residui e, dunque, non utilizzate negli esercizi finanziari di provenienza. Appare non ultroneo, sebbene si tratti di un concetto abbastanza intuitivo, sottolineare che, diversamente dalla gestione in conto residui, in qualche misura compatibile con le modalità di utilizzo di risorse sottoposte alle tempistiche di realizzazione di opere infrastrutturali, la formazione di economie non possa che essere considerata sintomatica di una gestione non certo efficiente ed efficace.

Tabella n. 11 – Capitolo 7582 – ee.ff. 2016-2023

Capitolo 7582 - FONDO PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI CICLOVIE TURISTICHE DI CICLOSTAZIONI													
Es.	pg.	Denominazione Piano di gestione	Stanziamento definitivo di competenza	Residui definitivi iniziali	Massa spendibile	Impegni c/c	% Impegni c/c su stanziamento definitivo	Impegni c/r	% Impegni c/r su residui definitivi iniziali	Pagamenti c/c	Pagamenti c/r	Totale pagamenti	% Pagamenti totali su massa spendibile
2016	01	Fondo per la progettazione e la realizzazione di Ciclovie turistiche, di ciclostazioni nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina.	15.000.000,00	0,00	15.000.000,00	0,00	0,00%	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00%
2017	01		50.000.000,00	15.000.000,00	65.000.000,00	0,00	0,00%	14.999.999,99	100,00%	0,00	4.780.679,60	4.780.679,60	7,35%
2018	01		67.000.000,00	60.219.320,39	127.219.320,39	0,00	0,00%	50.000.000,00	83,03%	0,00	0,00	0,00	0,00%
2019	01		0,00	127.219.320,39	127.219.320,39	0,00	-	67.000.000,00	52,66%	0,00	9.699.292,22	9.699.292,22	7,62%
2020	01	Fondo opere - Fondo per la progettazione e la realizzazione di Ciclovie turistiche, di ciclostazioni nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina.	20.000.000,00	117.520.028,17	137.520.028,17	8.407.525,72	42,04%	0,00	0,00%	8.407.525,72	20.241.614,59	28.649.140,31	20,83%
2021	01		100.000.000,00	108.870.887,86	208.870.887,86	831.861,27	0,83%	1.592.474,18	1,46%	831.861,27	12.381.728,92	13.213.590,19	6,33%
2022	01		40.000.000,00	195.657.297,67	235.657.297,67	40.000.000,00	100,00%	16.557.824,49	8,46%	39.999.999,99	62.048.447,48	102.048.447,47	43,30%
2023	01		40.000.000,00	133.608.850,10	173.608.850,10	347.286,74	0,87%	92.610.314,24	69,31%	347.286,74	2.994.913,05	3.342.199,79	1,93%
Totali p.g. 01			332.000.000,00	133.608.850,10	465.608.850,10	49.586.673,73	14,94%	242.760.612,90	44,99%	49.586.673,72	112.146.675,86	161.733.349,58	34,74%
2018	02	Rifinanziamento del Fondo per la progettazione e la realizzazione di Ciclovie turistiche, di ciclostazioni nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina	5.000.000,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00%	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00%
2019	02	Fondo opere - Rifinanziamento del Fondo per la progettazione e la realizzazione di Ciclovie turistiche, di ciclostazioni nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina.	5.000.000,00	5.000.000,00	10.000.000,00	0,00	0,00%	110.000,00	2,20%	0,00	0,00	0,00	0,00%
2020	02		5.000.000,00	10.000.000,00	15.000.000,00	5.000.000,00	100,00%	9.890.000,00	98,90%	5.000.000,00	9.878.867,12	14.878.867,12	99,19%
2021	02		0,00	121.132,88	121.132,88	0,00	-	0,00	0,00%	0,00	58.546,97	58.546,97	48,33%
2022	02		0,00	62.585,91	62.585,91	0,00	-	0,00	0,00%	0,00	61.624,88	61.624,88	98,46%
2023	02		0,00	961,03	961,03	0,00		0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00%
Totali p.g. 02			15.000.000,00	961,03	15.000.961,03	5.000.000,00	33,33%	10.000.000,00	20,22%	5.000.000,00	9.999.038,97	14.999.038,97	99,99%
2019	03	Ulteriori somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - Riparto Fondo investimenti 2018 - comma 1072	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00	0,00	0,00%	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00%
2020	03	Fondo opere - Ulteriori somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - Riparto Fondo investimenti 2018 - comma 1072	10.000.000,00	10.000.000,00	20.000.000,00	10.000.000,00	100,00%	9.999.999,99	100,00%	10.000.000,00	9.999.999,99	19.999.999,99	100,00%
2021	03		25.000.000,00	0,01	25.000.000,01	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00%
2022	03		15.000.000,00	25.000.000,00	40.000.000,00	15.000.000,00	100,00%	0,00	0,00%	15.000.000,00	0,00	15.000.000,00	37,50%
2023	03		15.000.000,00	25.000.000,00	40.000.000,00	0,00	0,00%	0,00		0,00	292.453,26	292.453,26	0,73%
Totali p.g. 03			75.000.000,00	25.000.000,00	100.000.000,00	25.000.000,00	33,33%	20.608.121,31	35,61%	25.000.000,00	10.292.453,25	35.292.453,25	35,29%

SEGUE: Tabella n. 11 - Capitolo 7582 - ee.ff. 2016-2023

2019	04	Rifinanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - Riparto Fondo investimenti 2019 - comma 95	3.604.458,00	0,00	3.604.458,00	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	
2020	04		3.000.000,00	3.604.458,00	6.604.458,00	2.999.085,91	99,97%	3.604.458,00	100,00%	2.999.085,91	3.604.458,00	6.603.543,91	99,99%
2021	04	Fondo opere - Rifinanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - Riparto Fondo investimenti 2019 - comma 95	800.000,00	914,09	800.914,09	0,00	0,00%	914,09	100,00%	0,00	914,09	914,09	0,11%
2022	04		5.000.000,00	800.000,00	5.800.000,00	5.000.000,00	100,00%	0,00	0,00%	5.000.000,00	0,00	5.000.000,00	86,21%
2023	04		5.226.598,00	800.000,00	5.226.598,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00%
Totali p.g. 04			17.631.056,00	0,00	17.631.056,00	7.999.085,91	45,37%	3.605.372,09	50,00%	7.999.085,91	3.605.372,09	11.604.458,00	65,82%
2021	06	Somme da destinare agli interventi a favore della mobilità ciclistica connessi con l'evento Olimpiadi invernali 2026	4.000.000,00	0,00	4.000.000,00	0,00	0,00%	0,00	-	0,00	0,00	0,00	0,00%
2022	06		1.000.000,00	4.000.000,00	5.000.000,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00%
2023	06		0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	0,00	-	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00%
Totali p.g. 06			5.000.000,00	1.000.000,00	6.000.000,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00%
2023	07	Fondo per lo sviluppo di Ciclovie urbane intermodali	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00%	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00%
Totali complessivi del capitolo			446.631.056,00	159.609.811,13	606.240.867,13	87.585.759,64	19,61%	276.974.106,30	30,16%	87.585.759,63	136.043.540,17	223.629.299,80	36,89%

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr al 20/10/2023

**Il rapporto tra il totale degli impegni in c/residui e i residui definitivi iniziali non è possibile calcolarlo; pertanto, si è calcolata la media tra i corrispondenti rapporti dei p.g. nelle diverse annualità

La gestione del capitolo 7582 è stata attribuita alla Direzione generale per le strade e le autostrade del Dipartimento per la programmazione strategica. Gli interventi da finanziare sono stati individuati sulla base delle proposte formulate dalle regioni ai sensi dell'art. 2 del d. m. n. 468/2017. Le singole convenzioni sottoscritte a tal fine con le regioni sono state curate dalla Direzione generale della sicurezza stradale. In tal modo, si è determinata una asincronia fra le funzioni amministrative affidate alle due diverse strutture del Ministero e la titolarità delle risorse del capitolo in qualità di CDR. Al fine di ovviare alla criticità, peraltro segnalata anche nel corso dell'istruttoria dagli Uffici contattati, la Direzione Generale strade e autostrade, una volta assunta la titolarità del capitolo, ha previsto, con nota del 27 agosto 2018, una procedura amministrativa per gestire i pagamenti sul capitolo in questione, affidando alla DG Sicurezza stradale l'istruttoria tecnica delle pratiche e la richiesta in forza della quale la suddetta DG strade e autostrade possa procedere all'emissione degli ordinativi di pagamento, sulla base dell'impegno adottato dalla DG TPL. Resta sicuramente questa una modalità procedurale che non risponde alla necessità di sveltezza ed efficienza dell'azione amministrativa ed è rimessa evidentemente ad una prassi operativa che non può considerarsi commendevole, attesa la tipologia di spesa ed ancor più in considerazione delle tempistiche degli interventi che rendono tale meccanismo fertile di possibili errori e di sicuri rallentamenti.

La descritta criticità è emersa anche sulla base di quanto asseverato nel corso dell'istruttoria dall'Ufficio Centrale di Bilancio del Ministero, che ha sottolineato come le autorizzazioni di spesa per la progettazione e realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, con un riparto fra Città metropolitane, Comuni capoluogo di regione/provincia e Comuni sul cui territorio hanno sede Università statali e non (legalmente riconosciute) vengano concesse a seguito di un *iter* istruttorio condotto dalla Direzione generale per il trasporto pubblico locale. La Direzione Generale per le strade e le autostrade si occupa dell'erogazione dei pagamenti sulla base delle risultanze dell'altra direzione generale, che fino al 2018 è stata titolare della gestione del capitolo.

Secondo quanto asserito dallo stesso UCB, anche in questo caso, la criticità avrebbe trovato soluzione in una prassi consistente nella richiesta alla DG per le strade e autostrade di far allegare la documentazione probatoria dell'esecuzione degli interventi ai singoli nulla-osta emanati dall'altra Direzione Generale. L'anzidetta soluzione, di carattere eminentemente pragmatico, mal si attaglia alla natura delle pratiche gestite dalle strutture amministrative e, soprattutto, non risponde al criterio dettato per l'immediata individuazione della responsabilità della spesa, difficilmente attuabile con una procedura di tal genere.

Il totale dei pagamenti del piano gestionale 1, assomma a 161,73 mln di euro, è costituito, in parte preponderante, da quelli in conto residui, pari a 112,14 mln di euro, a fronte dei pagamenti in conto competenza pari a 49,59 mln di euro. I pagamenti totali rappresentano dunque il 34,7 per cento della massa spendibile.

Quest'ultimo dato si mostra assai diverso se si ha riguardo al pg. 2, relativo al rifinanziamento del Fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche, di ciclostazioni, nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina, che è presente a partire dall'es. 2018.

Infatti, in questo caso, il rapporto fra pagamenti totali pari a 14.999.038,97 euro e massa spendibile, pari a 15 mln di euro è praticamente il 100 per cento. I pagamenti in conto residui (10 mln) hanno fatto registrare un ammontare complessivo doppio rispetto a quello dei pagamenti in conto competenza (5 mln euro). Per l'indicato pg. 2 il rapporto fra impegni e stanziamenti definitivi di competenza si è attestato al 33,3 per cento.

Identico valore percentuale è stato registrato per il piano gestionale 3, relativo a ulteriori somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - Riparto Fondo investimenti 2018 - comma 1072, che è presente nel capitolo considerato a partire dall'es. 2019, analogamente al pg. 4. Nel pg. 3 l'indicata percentuale deriva dal rapporto fra gli impegni in c/competenza pari a 25 mln di euro e gli stanziamenti definitivi pari a 75 mln di euro per il periodo considerato. I pagamenti hanno eguagliato gli impegni con un rapporto del 100 per cento nella gestione di competenza, mentre in quella in conto residui, torna la percentuale maggiormente rispondente al *trend*.

Le percentuali registrate nel piano gestionale 4 riguardante il Fondo opere - Rifinanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica - Riparto Fondo investimenti 2019 - comma 9, non trovano perfetta rispondenza ed infatti gli impegni di competenza rappresentano il 45,37 per cento degli stanziamenti definitivi e il rapporto fra pagamenti totali e massa spendibile è stato pari al 65,82 per cento.

Il piano gestionale 6 (Somme da destinare agli interventi a favore della mobilità ciclistica connessi con l'evento Olimpiadi invernali 2026), presente a partire dall'es. 2021, ha fatto registrare stanziamenti definitivi complessivi pari a 5 mln di euro, ai quali devono aggiungersi i residui definitivi iniziali per un importo di 1 mln di euro che non sono stati oggetto di impegno e di successivo pagamento. Stesso dicasi per il pg. 7 "Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali", comparso nell'es. 2023, per il quale alla data della rilevazione (19.02.2024) non erano presenti né impegni né pagamenti, a fronte di uno stanziamento definitivo pari a 2 mln di euro.

La gestione osservata ha fatto registrare una quantità di residui molto elevata, se solo si considera che con riferimento al pg.1 nei primi tre esercizi dal 2017 al 2019 i residui passivi definitivi iniziali sono andati incrementandosi in modo esponenziale da un anno all'altro, passando da 15 mln di euro iniziali (2017) ai 127,2 mln del 2019. Negli esercizi dal 2020 si è registrata un'inversione di tendenza, in quanto i residui si sono andati riducendo, con un primo abbattimento nel 2020 a 117,5 mln e a 108,7 mln nel 2021. L'anzidetta tendenza alla contrazione non è stata confermata, però, nel 2022, allorquando sono nuovamente aumentati fino a raggiungere la consistenza complessiva di 195,65 mln di euro che ha rappresentato il picco più alto, per poi ridursi a 133,6 mln alla chiusura dell'es. 2023.

Tabella n. 12 Cap. 7582 Pagamenti ee. ff. 2017-2023

Capitolo 7582 - Totale Pagamenti	Pagamenti c/r	Pagamenti c/c
Totale pagamenti 2017	4.780.679,60	0,00
Totale pagamenti 2019	9.699.292,22	0,00
Totale pagamenti 2020	43.724.939,70	26.406.611,63
Totale pagamenti 2021	12.441.189,98	831.861,27
Totale pagamenti 2022	62.110.072,36	59.999.999,99
Totale pagamenti 2023	3.287.366,31	347.286,74
TOTALE PAGAMENTI	136.043.540,17	87.585.758,64

Fonte: Corte dei conti su dati UCB Mit e sicr

Dalla lettura dei dati esposti nella tabella sopra riportata, che ricapitola i pagamenti a valere sulle risorse del cap. 7582 negli esercizi 2017-2023³, emerge chiaramente che sono stati effettuati anche in conto competenza, per un ammontare complessivo di 87,58 mln di euro. nettamente superiore la quantità dei pagamenti effettuati in conto residui, per un totale di 133,16 mln di euro.

Dall'analisi dei dati riepilogativi degli esercizi considerati emerge chiaramente che i due esercizi nel corso dei quali è stata erogata la maggior quantità di pagamenti risultano essere gli esercizi 2020 e 2022. Non risultano pagamenti per l'es. 2018.

1.6. La gestione di cassa del capitolo 7582

In ordine alla gestione di cassa del capitolo considerato nelle successive tabelle vengono esposti gli ordinativi di pagamento adottati nel corso dei diversi esercizi osservati.

³ Rispetto all'esposizione dei dati contabili riportata nella tabella del cap. 7582 la tabella non espone dati per gli esercizi 2016 e 2018 perché non sono stati effettuati pagamenti

Tabella n. 13 - Capitolo 7582 - Pagamenti e. f. 2017

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Comune di Roma	Progetto fattibilità CICLOVIA GRAB	146.400,00	0,00
2	2016	01	Regione Emilia-Romagna	PFTE CICLOVIA DEL SOLE	1.066.728,00	0,00
3	2016	01	Regione Lombardia	Progetto fattibilità CICLOVIA VENTO- Cod. rif. S1 Prot. intesa 27.7.16	2.753.487,51	0,00
4	2016	01	Regione Puglia	Ciclovie Dell'acquedotto Pugliese	678.156,28	0,00
5	2016	01	Regione Basilicata	Ciclovie Dell'acquedotto Pugliese	102.000,00	0,00
6	2016	01	Regione Campania	Ciclovie Dell'acquedotto Pugliese	33.907,81	0,00
Totale pagamenti					4.780.679,60	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Dal riepilogo di cui alla successiva tabella, nella quale sono riportati i pagamenti per l'es. 2019, emerge che sono tutti in conto residui degli esercizi 2016 e 2017, per un ammontare complessivo di 9,7 mln di euro, destinati non solo alle ciclovie ma anche alla sicurezza delle ciclovie cittadine. Nell'es. 2018 non si sono registrati pagamenti.

Tabella n. 14 - Capitolo 7582 - Pagamenti e. f. 2019

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Regione Emilia-Romagna	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	626.145,00	0,00
2	2016	01	Regione Piemonte	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - pagamento 40%	245.930,85	0,00
3	2016	01	Regione Lazio	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - pagamento 40%	180.505,81	0,00
4	2016	01	Regione Sardegna	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - I erogazione 40%	68.146,12	0,00
5	2016	01	Regione Toscana	Sicurezza per le Ciclovie cittadine	352.269,62	0,00
6	2016	01	Regione Veneto	Sicurezza per le Ciclovie cittadine	527.624,72	0,00
7	2017	01	Regione Sardegna	ciclovie Sardegna - annualità 2017	2.000.000,00	0,00
8	2017	01	Regione Toscana	ciclovie tirrenica - annualità 2017	1.250.000,00	0,00
9	2017	01	Regione Marche	ciclovie adriatica - annualità 2017	1.185.146,48	0,00
10	2017	01	Regione Friuli-Venezia Giulia	ciclovie Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia - annualità 2017	275.000,00	0,00
11	2017	01	Regione Veneto	ciclovie Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia - annualità 2017	225.000,00	0,00
12	2017	01	P.A. di Trento	ciclovie del Garda - annualità 2017	1.615.881,60	0,00
13	2017	01	Regione Calabria	ciclovie magna Grecia - annualità 2017	895.940,00	0,00
14	2016	01	Regione Campania	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	127.588,43	0,00
15	2016	01	Regione Marche	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	124.113,59	0,00
Totale pagamenti					9.699.292,22	0,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Come è possibile arguire dalla lettura della tabella, riportata in appendice, i pagamenti effettuati complessivamente sul cap. 7582 nel corso dell'es. 2020 ammontano a 70,13 mln di euro, dei quali solo 26,4 mln in conto competenza ed il resto a valere sulla gestione residui (43,7 mln di euro).

I pagamenti effettuati sono stati suddivisi nei diversi piani gestionali in cui risulta articolato il capitolo. I beneficiari, come è dato leggere, sono gli enti territoriali regioni e comuni. L'oggetto della spesa ha riguardato tanto la sicurezza delle ciclovie cittadine quanto le singole tratte delle ciclovie turistiche, come riepilogato nelle tabelle di seguito riportate. Una quota importante di pagamenti ha avuto ad oggetto le erogazioni agli enti locali delle quote da d.m. n. 344/2020.

Fra gli enti locali sicuramente è l'area metropolitana di Roma ad aver ottenuto la maggiore quantità di erogazioni a suo favore a valere sulle risorse del cap. 7582 per l'esercizio 2020, pari ad un ammontare complessivo di euro 15,75 mln di euro, seguita, a grande distanza, dall'area metropolitana di Milano 5,68 mln di euro e da quelle di Torino e Bologna rispettivamente con 3,9 mln e 2 mln di euro.

Come emerge dalla lettura della tabella che riepiloga gli ordinativi di pagamento emessi a valere sulle risorse del cap. 7582, riportata in appendice, il piano gestionale che ha fatto registrare l'ammontare più consistente di risorse pagate è stato il pg. 1 relativo al Fondo per la progettazione e la realizzazione di Ciclovie turistiche, di ciclostazioni e interventi per la sicurezza della ciclabilità cittadina, per un ammontare complessivo di 20,24 mln di euro, in conto residui, e 8,4 mln di euro in conto competenza. I pagamenti effettuati hanno avuto come beneficiari le regioni, le PP.AA. e i Comuni. Gli ulteriori piani gestionali relativi al Fondo opere ed alle somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica hanno fatto registrare pagamenti in favore degli enti locali per complessivi 23,48 mln di euro, in conto competenza, con erogazioni disposte in forza del d. m. n. 344/2020. Il decreto in parola fissa l'assegnazione delle risorse di cui alla legge di stabilità per il 2016 pari a 137,24 mln di euro, destinate alla progettazione e realizzazione da parte delle Città metropolitane (30%), Comuni capoluogo di provincia o di Regione (40%) e Comuni con pop. sup. 50.000 abitanti (27%), ma anche con pop. < 50.000 abit. (3%), oltre che di ciclostazioni ed interventi di sicurezza stradale per la circolazione ciclistica cittadina (realizzazione di piste ciclabili, in coerenza con PUMS e biciplan). Una premialità a parte è stata prevista in favore di Città metropolitane e Comuni con più 100.000 abit. che avessero adottato gli anzidetti strumenti di programmazione.

In ordine alle modalità di erogazione il decreto in parola prevedeva che entro 15 giorni dalla sua pubblicazione ciascun ente interessato avrebbe dovuto provvedere a richiedere alla competente struttura del Mit l'assegnazione delle risorse, la quale ultima, entro i successivi 15 giorni, avrebbe dovuto provvedere all'erogazione delle risorse, a seguito della presentazione della documentazione richiesta (il programma con descrizione dei singoli interventi, attestazione del beneficiario dell'avvenuto rispetto della vigente normativa,

assunzione dell'obbligo di garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria della struttura).

Nel corso dell'es. 2021 i pagamenti totali rappresentati nella tabella riportata in appendice sono assommati a 13,27 mln di euro, dei quali 12,44 mln in conto residui, la maggior parte sono riferiti al pg. 1. Le Regioni che hanno ricevuto l'ammontare più elevato di risorse a loro favore a valere sul cap. 7582 sono state la Puglia e la Basilicata per 2,6 mln, seguite dalla Regione Campania con 1,78 mln di euro. I pagamenti sono stati effettuati anche a favore delle Università oltre che delle Città Metropolitane.

Nel corso dell'es. 2022 l'ammontare complessivo di pagamenti rappresentati nella tabella riportata in appendice è stato pari a 122,1 mln di euro, dei quali 62,1mln in conto residui e la Regione Sardegna è stata la Regione che si è assicurata il maggior volume di risorse, ammontante a complessivi 13 mln di euro, seguita dalla Regione Veneto, con 12,5 mln di euro e dalla Lombardia con 11,54 mln di euro; a brevissima distanza in questa ideale graduatoria si è collocata la Provincia Autonoma di Trento, con 11,21 mln di euro, per la realizzazione della Ciclovia del Garda. I pagamenti a favore della Regione Puglia assommano ad euro 10,62 mln di euro, mentre 7,5 mln di euro sono stati erogati alla Regione Friuli-Venezia Giulia.

La tabella successiva riporta i pagamenti erogati nel corso del 2023 fino alla data di effettuazione della verifica sulla banca dati Sicr (19.02.2024), che sono effettivamente contenuti e ammontano complessivamente a 3.634.653,05 euro.

Tabella n. 15							Capitolo 7582 - Pagamenti e. f. 2023	
N.	EPR	PG	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c		
00001	2016	01	REGIONE LOMBARDIA	sicurezza per le ciclovie cittadine pag.to saldo	22.210,70			
00002	2023	01	COMUNE DI CALTANISSETTA	Ciclovie Cittadine DM 344-2020 -				108.324,90
00003	2023	01	COMUNE DI GROSSETO	Ciclovie cittadine DM 344-2020				131.264,73
00005	2023	01	COMUNE DI GALLARATE	Ciclovie cittadine - DM 344-2020 -				107.697,11
0006	2021	01	COMUNE DI VARESE	Ciclovie cittadine - DM 344-2020 -	149.383,70			
0007	2021	01	COMUNE DI MANTOVA	Ciclovie cittadine - DM 344-2020 -	116.726,56			
0008	2021	01	COMUNE DI FAENZA	Ciclovie cittadine - DM 344-2020 -	118.123,32			
0009	2021	01	COMUNE DI FERMO	Ciclovie cittadine - DM 344-2020 -	87.677,24			
00012	2018	01	PA TRENTO	2^ anticipazione ciclovia Garda	914.740,40			
00013	2021	01	PA TRENTO	2^ anticipazione ciclovia Garda	1.586.051,13			
Totale pagamenti p.g. 01					2.994.913,05			347.286,74
00010	2021	02	COMUNE DI CUNEO	Ciclovie cittadine - DM 344-2020	194.707,45			
00011	2021	02	COMUNE DI MACERATA	Ciclovie cittadine - DM 344-2020	97.745,81			
Totale pagamenti p.g. 02					292.453,26			0,00
Totale pagamenti capitolo					3.287.366,31			347.286,74

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

La distribuzione delle risorse alle regioni nel corso degli esercizi considerati dalla presente analisi risulta riepilogata nella tabella di seguito riportata.

Tabella n. 16 Distribuzione alle regioni delle risorse del cap. 7582

REGIONI	EROGAZIONI
Abruzzo	5.573.237,89
Basilicata	5.042.057,74
Calabria	10.970.020,00
Campania	3.582.180,53
Emilia Romagna	12.075.188,77
Friuli Venezia Giulia	7.930.573,52
Lazio	3.535.379,43
Liguria	6.419.966,01
Lombardia	19.410.944,17
Marche	2.919.234,33
Molise	4.707.656,42
PA Trento	15.410.254,39
PA Bolzano	0
Piemonte	3.664.870,36
Puglia	14.087.963,18
Sardegna	15.130.927,88
Sicilia	6.701.350,60
Toscana	10.394.588,81
Umbria	0
Valle d'Aosta	0
Veneto	14.867.740,03
TOTALE	169.849.508,88
Fonte: Corte dei conti su dati UCB Mit e Sicr	

Dalla lettura dei dati emerge chiaramente che la Regione che ha ricevuto la maggiore quantità di risorse erogate a valere sul cap. 7582, in esecuzione del d. m. n. 468/2017, per la progettazione e la costruzione di ciclovie urbane (risorse ammontanti a complessivi 4 mln di euro), nonché in attuazione del d. m. n. 517/2018, per la realizzazione del sistema di ciclovie turistiche (risorse ammontanti a complessivi 88,57 mln di euro), anche con la compartecipazione dei fondi del PNRR (per complessivi 67,29 mln di euro), è stata la

Lombardia, con 19,4 mln di euro, seguita dalla Provincia Autonoma di Trento (15,41 mln) e dalla Sardegna 15,13 mln di euro. A breve distanza si sono collocate la Regione Veneto, con 14,86 mln di euro, e la Puglia con circa 14 mln di euro. Deve evidenziarsi, al contempo, il dato relativo alle Regioni Campania (3,58 mln di euro), Lazio (3,53 mln di euro) e Piemonte (3,66 mln di euro) che hanno fatto registrare erogazioni per un ammontare complessivo di risorse non in linea con le loro dimensioni, in termini sia territoriali che di popolazione residente. Le Regioni Umbria e Valle d'Aosta, nonché la Provincia Autonoma di Bolzano non hanno ricevuto risorse nel periodo considerato.

1.7. La gestione del capitolo 7584

La gestione del cap. 7584, nel periodo considerato dall'indagine, ha visto un andamento decrescente degli stanziamenti definitivi, che sono passati dai 7,3 mln del 2016 ai 617.421,00 euro del 2021. In ragione della presenza di residui nei diversi esercizi considerati la massa spendibile si è mantenuta a livelli costanti, riducendosi, ovviamente, in relazione al calo degli stanziamenti. Essi sono inizialmente incrementati da 9,9 mln di euro del 2016 agli 11,12 mln del 2017, sono andati via via riducendosi fino ai 4 mln del 2022, allorquando lo stanziamento definitivo è stato pari a zero, come nel successivo esercizio 2023.

Tabella n.17 - Capitolo 7584 ee.ff. 2016-2023

Cap. 7584 - Contributi agli investimenti agli enti produttori di servizi economici da destinare ad un programma di interventi di sicurezza stradale ed alla messa in sicurezza di tratte stradali								
Esercizio	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Previsioni iniziali di competenza	0,00	1.234.175,00	1.225.856,00	0,00	608.435,00	617.421,00	0,00	0,00
Variazioni competenza	7.343.369,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stanziamiento definitivo di competenza	7.343.369,00	1.234.175,00	1.225.856,00	0,00	608.435,00	617.421,00	0,00	0,00
Residui definitivi iniziali	2.545.026,00	9.888.395,00	9.870.216,49	6.268.410,00	5.480.508,38	4.638.365,66	4.016.859,88	1.311.158,12
Massa Spendibile	9.888.395,00	11.122.570,00	11.096.072,49	6.268.410,00	6.088.943,38	5.255.786,66	4.016.859,88	1.311.158,12
Impegni in c/c	7.343.369,00	579.840,09	0,00	0,00	68.896,70	317.548,76	0,00	0,00
Impegni in c/r	2.545.026,00	0,00	617.826,78	0,00	0,00	539.538,30	0,00	0,00
Totale impegni	9.888.395,00	579.840,09	617.826,78	0,00	68.896,70	857.087,06	0,00	0,00
%impegni c/c su stanziamento definitivo	100,00%	46,98%	0,00%	-	11,32%	51,43%	-	-
%impegni in c/r su residui definitivi	100,00%		6,26%			11,63%		
Pagamenti in c/ competenza	0,00	0,00	0,00	0,00	68.896,70	176.858,05	0,00	0,00
Pagamenti in c/residui	0,00	1.252.353,51	3.398.177,42	787.901,62	1.381.681,02	762.196,49	193.652,22	0,00
Totale pagamenti	0,00	1.252.353,51	3.398.177,42	787.901,62	1.450.577,72	939.054,54	193.652,22	0,00
% Totale pagamenti su MS		11,26%	30,63%	12,57%	23,82%	17,87%	4,82%	0,00%
Economie totali di competenza	0,00	0,00	1.225.856,00	0,00	0,00	299.872,24	0,00	
Economie totali da residui	0,00	0,00	203.629,07	0,00	0,00	0,00	2.512.049,54	408.901,16
Residui totali da residui	2.545.026,00	8.636.041,49	6.268.410,00	5.480.508,38	4.098.827,36	3.876.169,17	1.311.158,12	902.256,96
Residui totali di competenza	7.343.369,00	1.234.175,00	0,00	0,00	539.538,30	140.690,71	0,00	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

I valori della gestione considerata esprimono una ridottissima capacità di impegno, fatta eccezione per l'esercizio iniziale 2016 (100%) ed un'altrettanta ridotta capacità di pagamento delle risorse del capitolo, dedicate ai contributi per gli investimenti agli enti produttori di servizi da destinare ad un programma di interventi di sicurezza stradale.

A dimostrazione dell'assunto soccorrono le percentuali registrate nei singoli esercizi dei pagamenti totali sulla massa spendibile, che hanno fatto registrare il valore più elevato nel 2018 con il 30,6 per cento.

Deve evidenziarsi, con accentuazione non certo positiva, la presenza di economie tanto in conto competenza quanto in conto residui, in particolare, nell'esercizio 2018, allorquando le economie in conto competenza sono state pari a 1.225.856 euro e quelle in conto residui pari a 203.629,07. Successivamente nell'es. 2021 sono state registrate economie in conto competenza per circa 300 mila euro. Infine, deve evidenziarsi che nel 2022 le economie in conto residui sono ammontate a 2,5 mln di euro e che si sono registrate anche nel 2023 per complessivi 408.901,16 euro.

1.8. La gestione di cassa del capitolo 7584

Le tabelle di seguito riportate espongono la gestione degli ordinativi di pagamento emessi nel corso degli esercizi osservati, destinati per i primi due esercizi alla realizzazione di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. A partire dal 2019, i pagamenti sono stati effettuati in conto d. m. n. 481/2016 terza quota.

Tab. n. 18 Capitolo 7584 - Pagamenti e.f. 2017						
N.	EPR	PG	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
00001	2015	01	Regione Emilia-Romagna	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	251.955,71	
00002	2016	01	Regione Emilia-Romagna	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	260.673,08	
00003	2015	01	Regione Piemonte	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	160.473,40	
00004	2016	01	Regione Piemonte	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	158.072,28	
00005	2015	01	Regione Marche	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	90.014,22	
00006	2016	01	Regione Marche	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	79.049,67	
00009	2015	01	Regione Friuli-Venezia Giulia	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	81.819,67	
00010	2016	01	Regione Friuli-Venezia Giulia	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	69.859,20	
00011	2015	01	Prov. Autonoma Di Bolzano	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	57.666,15	
00012	2016	01	Prov. Autonoma Di Bolzano	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	42.770,13	
Totale pagamenti					1.252.353,51	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Per l'esercizio 2017, come per quelli successivi 2018 e 2019, come ricostruito nelle tabelle riportate in appendice, i pagamenti sono stati effettuati tutti in conto residui per complessivi 5,43 mln di euro, dei quali 3,4 mln nel corso dell'es. 2018.

Negli esercizi dal 2020 al 2022 i pagamenti sono stati effettuati tanto in c/competenza quanto in c/residui con una netta prevalenza dei secondi (2.538.284,48 euro) rispetto ai primi (245.754,75 euro).

Tabella n. 19 - Capitolo 7584 - pagamenti e.f. 2020

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Regione Liguria	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	56.401,25	
2	2017	01	Regione Liguria	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	46.982,57	
3	2020	01	Regione Liguria	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - saldo III quota	21.657,61	21.657,61
4	2020	01	Regione Piemonte	D.M. 481- saldo III quota	46.321,47	46.321,47
5	2020	01	P. A. di Bolzano	D.M. 481- saldo III quota	917,62	917,62
6	2016	01	Regione Emilia-Romagna	D.M. 481- itinerari e percorsi ciclabili	384.471,59	
7	2016	01	Regione Lombardia	D.M. 481- itinerari e percorsi ciclabili	582.801,61	
8	2016	01	Regione Veneto	Percorsi ciclabili e pedonali - II quota	311.024,00	
Totale pagamenti					1.450.577,72	68.896,70

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 20 - Capitolo 7584 - pagamenti e.f. 2021

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Regione Puglia	D.M. 481 - II quota	157.516,99	
2	2021	01	P. A. di Bolzano	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - IV quota	12.554,54	12.554,54
3	2021	01	Regione Piemonte	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - saldo	27.000,61	27.000,61
7	2016	01	Regione Emilia-Romagna	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	81.843,50	
8	2017	01	Regione Emilia-Romagna	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	23.668,54	
9	2020	01	Regione Emilia-Romagna	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	86.723,75	
10	2021	01	Regione Emilia-Romagna	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	64.078,60	64.078,60
11	2016	01	Regione Lombardia	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	103.368,63	
12	2017	01	Regione Lombardia	D.M. 481 percorsi ciclabili e pedonali - III quota	180.985,80	
13	2020	01	Regione Lombardia	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	128.089,28	
14	2021	01	Regione Lombardia	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	73.224,30	73.224,30
Totale pagamenti					939.054,54	176.858,05

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 21 - Capitolo 7584 - pagamenti e.f. 2022

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Regione Molise	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - I quota	66.854,30	
2	2016	01	Regione Marche	D.M. 481 - itinerari e percorsi ciclabili e pedonali - II quota	126.797,92	
Totale pagamenti					193.652,22	0,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

La seguente tabella riepiloga per gli esercizi considerati il totale dei pagamenti effettuati tanto in conto competenza che in conto residui.

Tab. n. 22 Cap. 7584 Pagamenti ee.ff. 2017-2023

Esercizio	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
2017	1.252.353,51	0,00
2018	3.398.177,42	0,00
2019	787.901,62	0,00
2020	1.450.577,72	68.896,70
2021	939.054,54	176.858,05
2022	193.652,22	0,00
2023	0,00	0,00
Totale pagamenti	2.583.284,48	245.754,75

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tab. n. 23 Cap. 7584 - Pagamenti Regioni ee.ff. 2017 - 2022

Regione	Erogazioni		
	c/residui	c/competenza	totale
Abruzzo	119.392,40		119.392,40
Basilicata	76.494,62		76.494,62
Calabria	108.990,82		108.990,82
Campania	240.465,76		240.465,76
Emilia Romagna	1.153.414,77	64.078,60	1.217.493,37
Friuli Venezia Giulia	151.678,87		151.678,87
Lazio	432.389,08		432.389,08
Liguria	475.157,40	21.657,61	496.815,01
Lombardia	1.845.538,44	73.224,30	1.918.762,74
Marche	295.861,81		295.861,81
Molise	66.854,30		66.854,30
Piemonte	783.546,60	73.322,08	856.868,68
Puglia	367.539,64		367.539,64
Sardegna	125.459,68		125.459,68
Siciliana	230.472,59		230.472,59
Toscana	413.580,14		413.580,14
Valle D Aosta	67.767,14		67.767,14
Veneto	725.722,66		725.722,66
Prov. Aut. Bolzano	251.090,70	13.472,16	264.562,86
Prov. Aut. Trento	90.299,61		90.299,61
TOTALE	8.021.717,03	245.754,75	8.267.471,78

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Le tre Regioni che hanno ricevuto le somme più elevate di erogazioni nel corso del periodo considerato 2017/2022 sono state la Lombardia con 1,9 mln di euro dei quali solo 73.322,08 euro in conto competenza, l'Emilia-Romagna con 1,2 mln di euro e il Piemonte con 856.868,68 euro.

1.9. La gestione del capitolo 7585

La creazione del capitolo rubricato "Fondo per le autostrade ciclabili" è stata disposta in forza delle norme introdotte dall'art. 1, co. 104, della l. 30 dicembre 2018, n. 145, che ha previsto l'istituzione nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'anzidetto Fondo, con uno stanziamento per l'anno 2019 di 2 milioni di euro. Il capitolo inizialmente era stato inserito all'interno della missione "Infrastrutture pubbliche e logistica" nel programma "Sistemi stradali, autostradali ed intermodali" e faceva riferimento all'azione "Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali". Le risorse stanziata nell'es. 2019 non sono state utilizzate (impegnate e pagate), presumibilmente a causa della mancata adozione del decreto ministeriale (entro il 31 agosto 2019), che, ai sensi delle citate disposizioni, avrebbe dovuto fissare le modalità di erogazione delle risorse, nonché i criteri di verifica e controllo dell'effettivo utilizzo delle stesse da parte degli enti territoriali.

La gestione del cap. 7585 " - Fondo per le autostrade ciclabili" è stata assegnata al CDR 0003 che fino all'esercizio 2021 corrispondeva al Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture, successivamente individuato nel Dipartimento per la mobilità sostenibile.

La Missione nel cui ambito attualmente rientra è la 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"; il Programma di riferimento è lo 001 "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale", mentre l'Azione è la n. 3 "Interventi per la sicurezza stradale" che negli esercizi 2019 e 2020 è diventata "Interventi per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali."

Tabella n. 24 - Cap. 7585 - Fondo per le autostrade ciclabili ee.ff. 2019-2023

ESERCIZIO	2019	2020	2021	2022	2023
Previsioni iniziali di competenza	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00
Variazioni competenza	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stanziamento definitivo di competenza	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00
Residui definitivi iniziali	0,00	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00	0,00
Massa Spendibile	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00
Impegni in c/c	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00
Impegni in c/r	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pagamenti in c/competenza	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00
Pagamenti in c/residui	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale pagamenti	0,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00
% Totale pagamenti su MS	0,00%	0,00%	0,00%	-	100,00%
Economie totali di competenza	0,00	0,00	0,00	0,00	
Economie totali da residui	0,00	0,00	2.000.000,00	0,00	
Residui totali da residui	0,00	2.000.000,00	0,00	0,00	
Residui totali di competenza	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Come può osservarsi dalla lettura della tabella, gli unici due esercizi che vedono valorizzati gli stanziamenti iniziali sono stati il 2019 ed il 2023, pur dovendosi constatare una massa spendibile di valore pari a 2 mln di euro anche negli esercizi 2020 e 2021.

Nel corso dell'esercizio 2022 nessuna voce della gestione risulta valorizzata dal momento che non si sono registrati stanziamenti e alla chiusura dell'es. 2021 risultava andata in economia l'intera somma conservata a residui dal 2019.

Il dato dei pagamenti mostra la presenza di pagamenti in conto competenza solo nel 2023 per l'intera somma stanziata. I pagamenti sono stati due e risultano essere stati effettuati in attuazione della Convenzione con l'Appennino bike ed il beneficiario è stato in entrambi i casi il comune Gaggio Montano (BO), al quale l'Amministrazione risulta legata ai sensi della Convenzione n. 7893, sottoscritta in data 30 marzo 2023, ed approvata con delibera comunale del 18 marzo 2023, n. 3.

Tabella n. 25 - Convenzione Comune di Gaggio Montano ex d. m. n. 232/2022

Comune	Numero	Data	Oggetto	Importo contribuito	Conto Tesoreria
Gaggio Montano (BO)	7893	30/03/2023	Rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Comune di Gaggio Montano (BO) in ottemperanza a quanto previsto dal D.M. n.232 del 22 luglio 2022 Delibera comunale n. 3 del 18/03/2023 Durata fino al 30/11/2025	2.000.000,00	

Fonte: Corte dei Conti su dati Mit

La Convenzione ha ad oggetto i rapporti fra il già menzionato Comune ed il Ministero delle infrastrutture, in ottemperanza a quanto previsto dal d. m. n. 232 del 22 luglio 2022, che affida all'ente locale le funzioni di stazione appaltante per la fornitura e posa in opera della segnaletica stradale sull'itinerario dell'Appennino Bike tour da Altare (SV) ad Alia (PA). Al momento della registrazione della Convenzione da parte degli organi di controllo e, quindi, della entrata in funzione, sono stati erogati 300.000 euro come anticipazione.

La quota a saldo, come risulta dal prospetto di seguito riportato, dovrebbe essere stata erogata al momento dell'aggiudicazione della gara di appalto del primo lotto. La durata della Convenzione è stata fissata fino al 30 novembre 2025 ed il suo valore è pari a 2 mln di euro di cui 300.000 euro all'atto della registrazione e 1,7 mln di euro all'atto dell'aggiudicazione dell'appalto. Sono state previste verifiche anche in loco da parte del Mit che si è riservato la facoltà di recedere in caso di grave inadempienza da parte del Comune e di risolvere la Convenzione in caso di impossibilità sopravvenuta nel corso della sua durata.

Le voci di spesa risultanti dal quadro economico evidenziano la presenza di spese per il monitoraggio dei lavori del 1° e 2° lotto per complessivi 244.000 euro, che fra l'altro sono destinate alla predisposizione di un report che il Comune è tenuto a termini della Convenzione a presentare trimestrale sullo stato di attuazione della stessa. Non sono stati acquisiti ulteriori elementi informativi in merito.

Tabella n. 26 - Capitolo 7585 - Pagamenti e.f. 2023

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
00001	2023	01	COMUNE DI GAGGIO MONTANO	Convenzione Appennino bike - liquidazione acconto		300.000,00
00002	2023	01	COMUNE DI GAGGIO MONTANO	Convenzione Appennino bike - liquidazione saldo		1.700.000,00
Totale pagamenti					0,00	2.000.000,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

CAPITOLO III

LA GESTIONE MINISTERIALE DELLE RISORSE PER IL FINANZIAMENTO DEL SISTEMA NAZIONALE DI CICLOVIE TURISTICHE E DELLA CICLABILITÀ CITTADINA

Sommario: 1. Riferimenti normativi. 2. La programmazione e il Piano generale della mobilità ciclistica. 3. Le attività di competenza della Direzione Generale per le strade e le autostrade; - 4. Le attività di competenza della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale; - 4.1. L'attuazione del d. m. n. 344/2020; 4.2. Le modifiche al d.m. 12 agosto 2020, n. 344; - 5. Le attività di competenza della Direzione generale per la sicurezza stradale; 5.1. La valutazione dell'efficienza ed efficacia degli interventi - 5.2. Dati Istat sugli incidenti stradali relativi anche alla circolazione ciclistica; - 5.3. L'Appennino bike Tour; - 6. L'attuazione del d. m. 29 dicembre 2016 n. 481; - 6.1. Le convenzioni regionali ex d.m. n. 481/2016; - 6.2 Lo stato di attuazione degli interventi finanziati ex d.m. 481/2016; - 7. L'attuazione del d. m. 27 dicembre 2017, n. 468; - 7.1. Le Convenzioni regionali ex d. m. n. 468/2017; - 7.2. Lo stato di attuazione degli interventi finanziati ex d. m. 468/2017; - 8. Le competenze e le attività svolte dal Ministero della cultura; - 9. Le competenze e le attività svolte dal Ministero del Turismo; - 10. Il Tavolo permanente di monitoraggio.

1. Riferimenti normativi

Il comma 640 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale" prevede testualmente che "per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità, per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovía del Sole), Venezia-Torino (Ciclovía VEN-TO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovía dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018. [Per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati «cammini», è autorizzata la spesa di un milione di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.] I progetti e gli interventi sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alle ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo".

Con il successivo d. l. 22 ottobre 2016, n. 193, convertito con modificazioni dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225, recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili" è stata disposta una riduzione dell'originario stanziamento per un

importo di 2 mln di euro, che ha portato lo stanziamento del primo anno a 15 mln di euro.

La legge 11 dicembre 2016, n. 232 (bilancio di previsione dello Stato per l'esercizio finanziario 2017) ha autorizzato l'ulteriore spesa di 13 mln di euro per l'anno 2017 e di 30 mln di euro per il 2018, oltre ad aver previsto uno stanziamento annuo di 40 mln di euro per gli esercizi dal 2019 al 2024.

L'art. 1, c. 1072 della l. 27 dicembre 2017, n. 205 ha previsto il rifinanziamento del Fondo per la progettazione e realizzazione di ciclovie turistiche e ciclostazioni con stanziamenti annuali di importo pari a 10 mln per gli es. 2019 e 2020, 25 mln per l'es. 2021 e 15 mln per il 2022 ed il 2023, 30 mln per l'es. 2024, 10 mln per il 2025 e 36 mln per l'es. 2026 a valere sul cap. 7582 pg. 3.

La regolamentazione del sistema è stata completata dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 recante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica".

Al sistema si applicano, altresì, le disposizioni in materia di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, oltre che di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti, recate dal d. lgs. 29 dicembre 2011, n. 229 che, all'art. 1 prevede l'obbligo per i soggetti individuati di detenere ed alimentare un sistema gestionale informatizzato, contenente le informazioni anagrafiche, finanziarie, fisiche e procedurali relative alla pianificazione e programmazione delle opere e dei relativi interventi.

Il d. m. infrastrutture e trasporti 27 dicembre 2017, n. 468 ha provveduto al riparto delle risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

Alla data di adozione del d. m. 28 novembre 2018, n. 517, erano stati sottoposti al Mit dalle rispettive Regioni capofila i progetti di fattibilità tecnica ed economica delle ciclovie turistiche: Adriatica, Tirrenica, del Garda, della Sardegna e Trieste-Lignano Sabbiadoro.

Alle disposizioni sopra elencate devono aggiungersi quelle concernenti la previsione di finanziamenti per interventi analoghi a valere sui capitoli 7584 e 7585, anch'essi oggetto della presente analisi.

L'art. 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, c. 1072, ha stabilito che il Fondo per gli investimenti e lo sviluppo strutturale, di cui all'art. 1, c. 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 fosse rifinanziato per 800 mln da ripartirsi, fra l'altro, per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale.

Con legge 11 gennaio 2018, n. 2 recante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" si è inteso

promuovere l'uso delle due ruote non solo per le esigenze della vita quotidiana ma anche per finalità turistiche. In particolare, all'art. 3 è stata prevista l'approvazione con decreto interministeriale del Piano Generale della mobilità ciclistica (cfr. Cap. par.).

L'art. 1, c. 95 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 ha istituito un fondo per il rifinanziamento del fondo di cui al c. 140 dell'art. 1 della legge di stabilità per il 2016 (cap. 7582, pg. 4) e con il successivo c. 104 ha previsto l'istituzione nello stato di previsione del Mit del "Fondo per le autostrade ciclabili" ed ha stanziato per il finanziamento delle ciclovie interurbane 2 mln di euro per l'esercizio 2019. La stessa disposizione prevedeva, altresì, l'adozione preventiva di un decreto ministeriale (entro il 31 agosto 2019) allo scopo di stabilire le modalità di erogazione delle risorse, oltre ai criteri di verifica e controllo dell'effettivo utilizzo delle risorse erogate, che non risulta essere stato adottato.

La legge 27 dicembre 2019, n. 160 all'art.1, commi 47-50 ha previsto, allo scopo di cofinanziare interventi finalizzati alla promozione ed al potenziamento di percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica, l'istituzione, nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, con una dotazione di 50 mln di euro per gli anni 2022-2024. Il Fondo è stato destinato a finanziare il 50 per cento degli interventi volti alla realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da realizzare da parte dei comuni e delle unioni di comuni. Il suo funzionamento è stato subordinato all'adozione di un apposito decreto ministeriale, da adottarsi di concerto fra Mef e Mit per individuare le modalità di erogazione ed i criteri per la verifica ed il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati a valere sulle risorse del Fondo. Le stesse disposizioni hanno previsto che, al momento della richiesta, i comuni e le unioni di comuni avessero già approvato, in via definitiva, gli strumenti di pianificazione dimostrativi della volontà di procedere allo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana.

In materia di sicurezza stradale la l. 17 maggio 1999, n. 144 aveva istituito il Piano nazionale della sicurezza stradale, i cui interventi sono stati riprogrammati con la l. 9 agosto 2013 n. 98 che ha convertito il d.l. 21 giugno 2013, n. 69 che ha verificato lo stato di attuazione dei primi due Piani. Inoltre, ai sensi dell'art. 20, c. 4 le regioni provvedono alla presentazione di proposte di interventi concernenti prevalentemente lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, da ammettere a cofinanziamento entro il termine stabilito con successivo d. m. del 10 luglio 2017, poi, posticipato al 30 settembre 2017.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza, finanziato con Reg. Ue 2021/241, nell'ambito della Missione 2 *Rivoluzione verde e transizione ecologica*, Componente 2 M2C2 *Energia rinnovabile* Inv.4.1 *Rafforzamento della mobilità ciclistica* ha destinato 600 mln di euro alla

realizzazione dell'intervento con due diversi sub investimenti: a) "Ciclovie urbane" per il quale si prevedeva la costruzione entro il 2023 di 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e entro giugno 2026 la costruzione di 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (comuni con pop. sup. 50.000 ab.); b) Ciclovie turistiche, per il quale si prevede entro il giugno 2026 la costruzione di 1.235 km di piste ciclabili in zone d'Italia. In particolare, per quest'ultimo sub-investimento con d.m. 6 agosto 2021 sono stati assegnati 400 mln di cui 150 a legislazione vigente e 250 risorse RRF.

Con decisione del Consiglio dell'8 dicembre 2023 è stato rimodulato il PNRR approvato con decisione del 13 luglio 2021 e, in particolare, l'intervento 4.1. e sub investimento Ciclovie turistiche ha visto una modifica in senso riduttivo del target chilometrico nonché l'eliminazione della milestone al 31 dicembre 2023 prevista per l'aggiudicazione dei lavori.

2. La programmazione e il Piano generale della mobilità ciclistica.

L'art. 3 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, prevedeva l'approvazione con decreto Ministeriale, di concerto con l'Amministrazione dell'economia e delle finanze, del Piano generale della mobilità ciclistica⁴.

⁴ Legge 11 gennaio 2018, n. 2 Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica

Art. 1 Oggetto e finalità

1. La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di cui all'articolo 34-quinquies, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e con il piano straordinario della mobilità turistica, di cui all'articolo 11, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2014, n. 106, e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche.

2. Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono l'obiettivo di cui al comma 1, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini.

3. Le disposizioni della presente legge si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Art. 3 Piano generale della mobilità ciclistica

1. In vista degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica. Il Piano di cui al precedente periodo costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica ed è adottato in

La *ratio legis* era proprio quella di assicurare una collaborazione fra Stato, regioni ed enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, in vista della promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, nel rispetto del quadro finanziario definito e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio. In tal modo, lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete sarebbero divenuti componenti fondamentali delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale.

Il Piano generale della mobilità ciclistica (PGMC) ha valenza triennale e può essere aggiornato annualmente entro il mese di marzo. Ai sensi della citata disciplina, il primo di questi documenti programmatici doveva essere adottato entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto (agosto 2018).

coerenza:

a) con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

b) con i programmi per la mobilità sostenibile finanziati a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 luglio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 226 del 27 settembre 2017.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo.

3. Il Piano generale della mobilità ciclistica si riferisce a un periodo di tre anni e reca:

a) la definizione, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, da perseguire in relazione ai due distinti settori di intervento di cui al comma 2, avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;

b) l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui all'articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;

c) l'indicazione, in ordine di priorità, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a), nei limiti delle risorse di cui alla lettera e);

d) l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui all'articolo 4 con le altre modalità di trasporto;

e) la definizione del quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie pubbliche e private di cui all'articolo 10, da ripartire per il finanziamento degli interventi previsti nel medesimo Piano generale, nonché di quelli indicati nei piani della mobilità ciclistica delle regioni, dei comuni, delle città metropolitane e delle province di cui, rispettivamente, agli articoli 5 e 6;

f) gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane, delle province e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché a promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria;

g) l'individuazione degli atti amministrativi, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, che dovranno essere adottati per conseguire gli obiettivi stabiliti dal medesimo Piano generale;

h) la definizione, nei limiti delle risorse di cui alla lettera e), delle azioni necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

4. Il Piano generale della mobilità ciclistica può essere aggiornato annualmente anche al fine di tenere conto delle ulteriori risorse eventualmente rese disponibili ai sensi della legislazione nel frattempo intervenuta. Gli aggiornamenti annuali sono approvati, con le modalità di cui al comma 1, entro il 31 marzo di ciascun anno. In sede di aggiornamento del Piano generale della mobilità ciclistica, la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui all'articolo 4 può essere integrata con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle regioni interessate nell'ambito dei piani regionali di cui all'articolo.

In realtà, questa scadenza non è stata rispettata ed il primo Piano della mobilità ciclistica è stato approvato con decreto del 23 agosto 2022, alla luce delle disposizioni che hanno via via rifinanziato la progettazione e realizzazione di ciclovie urbane o turistiche, nonché alla luce del PNRR e, in particolare di quanto disposto per l'investimento M2C2 4.1. "Rafforzamento della mobilità ciclistica". Nelle premesse del citato decreto risultano riepilogati tutti i provvedimenti che nel tempo hanno destinato risorse da utilizzare per gli scopi anzidetti, fino ai decreti ministeriali 15 dicembre 2021, n. 509 che hanno previsto 150 mln di euro per la realizzazione dell'intervento M2C2 4.1 e 12 gennaio 2022, n. 4, con cui sono stati assegnati 400 mln per la suddetta misura e specificatamente la somma di 17,5 mln di euro per la Regione Marche, capofila della Ciclovie Adriatica.

Nel PGMC approvato sono state, innanzitutto, riepilogate le risorse destinate complessivamente al settore anche considerata l'integrazione fra la programmazione nazionale e quella europea del RRF. In base a quanto riportato nel suddetto PGMC, un ammontare complessivo di 754 mln di euro è stato stanziato in forza delle leggi di stabilità e di bilancio succedutesi a partire dalla l. 28 dicembre 2015, n. 208.⁵

Le risorse del PNRR per l'intervento M2C2 4.1, come precisato nel Piano, erano pari a 400 mln di euro per gli anni 2021-2026, di cui 150 mln di fondi a legislazione vigente (statali) destinati alla realizzazione di 1.235 km aggiuntivi di ciclovie turistiche. Per le ciclovie urbane è stato ribadito che l'investimento pari a 200 mln di euro avesse lo scopo di realizzare 565 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane nelle città che ospitano università da collegare a nodi ferroviari o metropolitani, dei quali 200 km entro la scadenza del 31 dicembre 2023 ed i successivi 365 km entro il 30 giugno 2026.

⁵ Le altre leggi che hanno rifinanziato le ciclovie sono state quelle di seguito elencate:

l. 11 dicembre 2016, n. 232 art. 1, commi 140-144 ;
l. 27 dicembre 2017, n. 205 art. 1, comma 1072 ;
l. 30 dicembre 2018, n. 145 art. 1, comma 95 ;
l. 27 dicembre 2019, n. 160 art. 1, comma 47 ;
l. 30 dicembre 2021, n. 234 art. 1, comma 392.

Tabella n. 27 - Quadro delle risorse assegnate alle 10 ciclovie turistiche nazionali prioritarie

DIECI CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI PRIORITARIE	Risorse assegnate con DM n. 517/2018	Risorse PNRR assegnate con DM n. 4/2022	Ulteriori risorse assegnate con DM n. 4/2022	Totale delle risorse assegnate
Ciclovie Tirrenica	16,62	44,50		61,12
Ciclovie Adriatica	16,62	74,00	27,50	118,12
Ciclovie Ven-To	16,62	51,00		67,62
Ciclovie del Sole	16,62	22,50		39,12
Ciclovie della Sardegna	16,62	33,00		49,62
Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese	16,62	39,50		56,12
Ciclovie della Magna Grecia	16,62	61,50		78,12
Ciclovie del Garda	16,62	30,00		46,62
Ciclovie GRAI3	14,88			14,88
Ciclovie Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	16,62	30,00		46,62
Totale	164,44	386,00	27,50	577,96

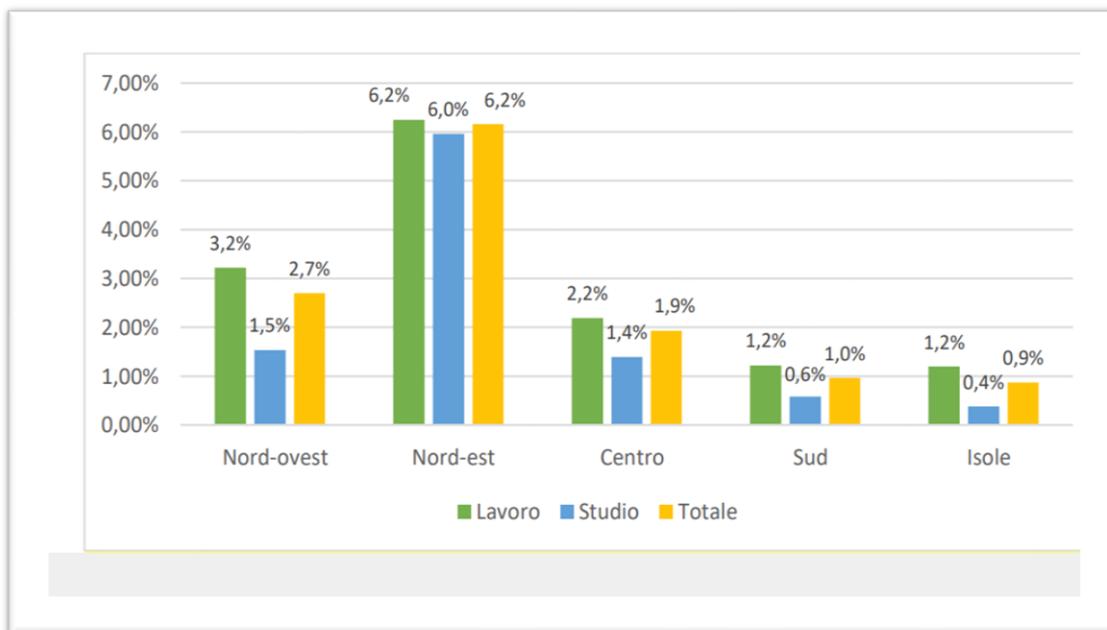
Fonte: Piano generale della mobilità ciclistica d. m. 23 agosto 2022 dati in mln di euro

La distribuzione di risorse fra le diverse Ciclovie turistiche, come riportata nella sopra esposta tabella che espone i dati rinvenibili nel PGMC, non coincide con la ricostruzione risultata dall'istruttoria condotta (cfr. infra cap. III).

Il PGMC si occupa, altresì, della descrizione del sistema della mobilità ciclistica ed espone i dati tratti da una ricerca elaborata da Eurobarometer e relativi all'utilizzo della bicicletta. Nella ricerca, peraltro, emerge chiaramente un livello di utilizzo del mezzo in altri Paesi europei molto più diffuso rispetto all'Italia. La percentuale più alta, ovvero il 41 per cento, sarebbe stata registrata nei Paesi Bassi, il 21 per cento in Svezia, il 15 per cento in Germania ed il 12 per cento in Belgio e Danimarca.

Come ricostruito nei grafici di seguito riportati, che espongono la situazione in Italia, non vi è grande differenza fra le finalità di uso del mezzo distinte fra lavoro e studio, mentre, appare rilevante la discrepanza fra le diverse aree del territorio nazionale. Infatti, le percentuali più elevate si registrano nelle Regioni dell'area Nord est (6,2%), si collocano a distanza le regioni del Nord ovest (2,7%), a fronte di percentuali molto contenute nel resto del territorio nazionale, ove l'utilizzo della bicicletta scende all'1,9 per cento nelle regioni centrali e poco meno dell'1 per cento nel Sud e Isole.

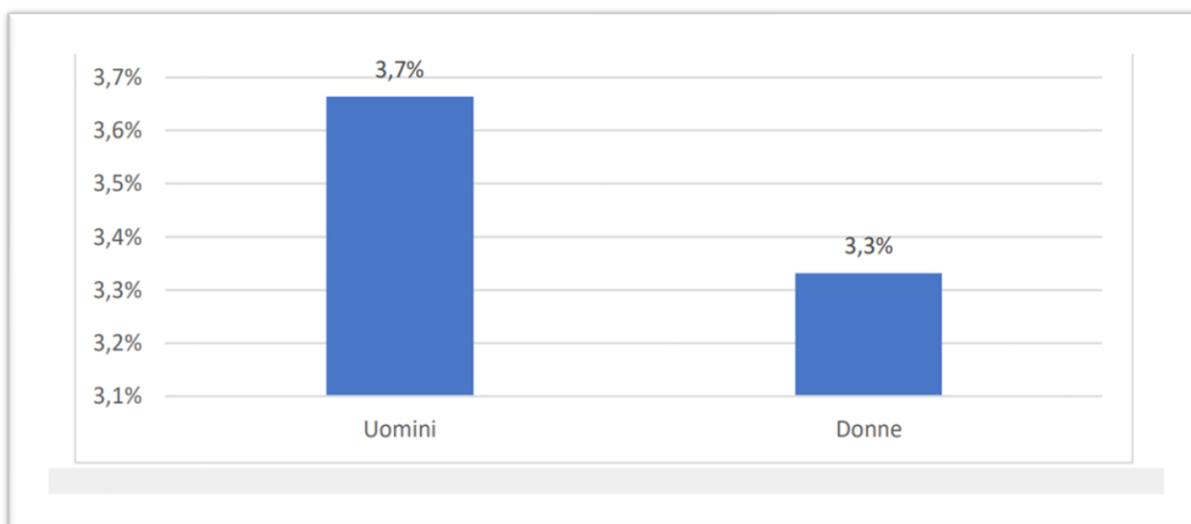
Grafico n. 2 - L'utilizzo della bicicletta per motivi di lavoro/studio per macroarea in Italia -



Fonte: dati Eurobarometer 2019

Volendo focalizzare il dato relativo all'utilizzo per ragioni lavorative la situazione risulta evidenziata nel grafico sotto riportato che distingue l'utilizzo fra uomini e donne con una netta prevalenza dei primi di genere.

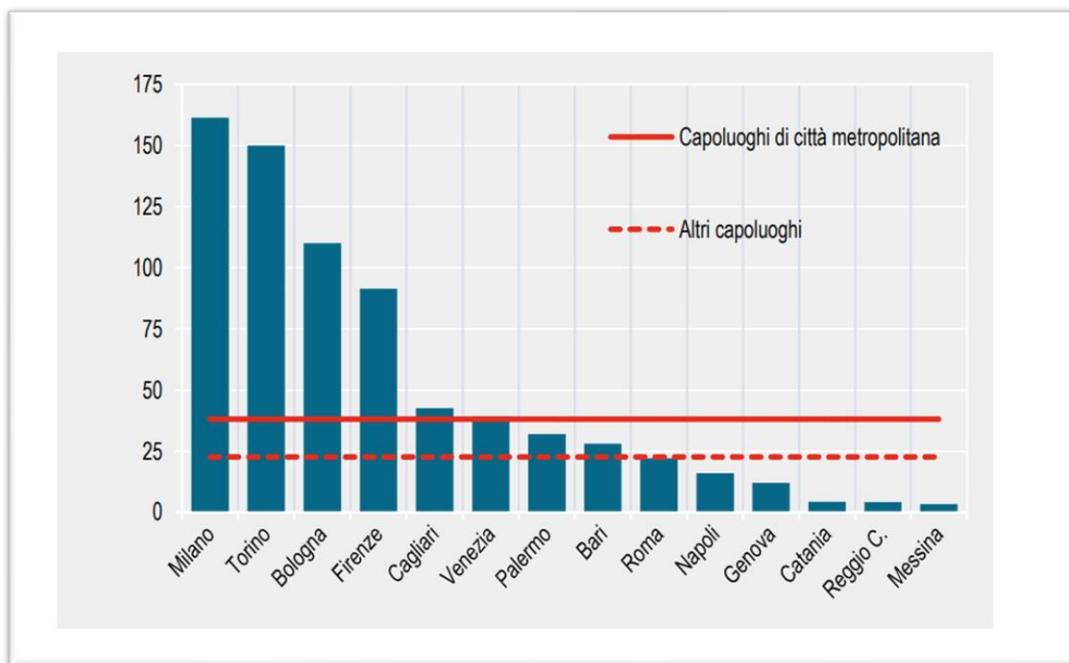
Grafico n. 3 - L'utilizzo della bicicletta per lavoro per genere in Italia -



Fonte: dati Eurobarometer 2019

Completano la trattazione relativa all'utilizzo della bicicletta la descrizione della densità di ciclovie presenti nelle città metropolitane e nei comuni capoluogo di provincia, come di seguito riportato.

Grafico n. 4 - La densità di piste ciclabili nei capoluoghi metropolitani in Italia



Fonte: Dati Istat al 2020 (km per 100 km² di superficie territoriale)

Se si analizza il dato riferito alla densità di piste ciclabili nei capoluoghi metropolitani (km/100km²) si evidenzia che le densità più elevate si registrano a Milano e Torino, con, rispettivamente, 161,3 e 149,9 km di piste ciclabili per 100 km², seguite da Bologna e Firenze con 110 e 91,5 km per 100 km². Nei Comuni di Genova, Reggio Calabria, Messina e Catania i valori registrati sono estremamente bassi.

Tabella n. 28 – Densità di piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia

COMUNI	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nord (*)	51,4	53,3	54,6	56,2	58,2	61,1
Nord-ovest (*)	51,6	53,9	56,1	57,9	60,4	64,9
Nord-est (*)	51,3	52,9	53,8	55,3	57,0	59,1
Centro (*)	13,4	13,6	13,9	14,1	15,2	16,1
Mezzogiorno (*)	4,1	4,5	4,8	5,1	5,4	5,8
Sud (*)	5,4	5,7	5,8	6,2	7,0	7,2
Isole (*)	2,6	3,1	3,6	3,7	3,4	3,9
Capoluoghi di città metropolitana	9,5	31,0	31,8	32,8	34,0	38,1
Capoluoghi di provincia	19,2	19,8	20,4	21,0	21,9	22,6
Italia (*)	21,1	21,9	22,5	23,2	24,2	25,5

Fonte: Piano generale della mobilità ciclistica d. m. 23 agosto 2022 dati Istat
 * città metropolitana-ripartizione geografica (km per 100 km² di superficie)

La dotazione delle reti per la ciclabilità nei comuni capoluogo, come evidenziato nella tabella sopra riportata, ha fatto registrare, nel tempo, una crescita graduale della densità relativa; nella media nazionale, infatti, i comuni capoluogo disponevano nel 2015 di 21,1 km di piste ciclabili ogni 100 kmq di superficie, nel 2020 il dato si assesta a 25,5 km. Volendo evidenziare il dato medio nazionale esso sottende differenze significative tra le città del Nord e quelle del Centro-Sud. In particolare, al Sud nel 2020 risultano solo 7,2 km di piste ciclabili ogni 100 kmq, un valore di quasi 10 volte inferiore a quello registrato nei comuni del Nord (61,1 km). I dati necessitano di un aggiornamento indispensabile per una corretta programmazione del periodo 2022-2024.

Il PGMC riepiloga gli obiettivi strategici di lungo periodo consistenti nello sviluppo della mobilità ciclistica di lunga percorrenza e turistica nonché nell'integrazione delle infrastrutture nazionali con la RNC, come di seguito riportato.

Tabella n. 29 – Riepilogo degli obiettivi RCN - BICITALIA

Obiettivi della Rete Ciclabile Nazionale		
Strategico (legge 2/2018) Lungo periodo	Generale PGMG -2022-2024 (pianificazione PNRR fino al 2026)	Specifico 2022 e anni successivi (aggiornamento annuale)
(0S2) sviluppo mobilità ciclistica di lunga percorrenza e turismo	0G4 promuovere la realizzazione di itinerari di lunga percorrenza interconnessi tra loro; 0G5 promuovere nell'arco di periodo di Piano il completamento di tratte della rete che colleghino tra loro Regioni e Province autonome diverse; 0G6 Attivare progetti per l'integrazione modale e l'interconnessione tra le ciclovie della RCN e i punti di interscambio e collegamento con la rete di trasporto pubblico locale e ferroviario 0G7 Supportare lo sviluppo immediato di circuiti regionali, anche con percorrenze parziali rispetto alla rete complessiva, che garantiscano comunque il raccordo e lo sviluppo delle maglie orizzontali (est-ovest) rispetto alla dimensione verticale (nord-sud) dell'intero disegno della RCN	0Sp_4.1 alla definizione e realizzazione dei tracciati effettivi delle ciclovie di interesse nazionale 0Sp_4.2 alla configurazione di dettaglio della rete Bicalia 0Sp_4.3 Al finanziamento di xxxx km complessivi sulla base della pianificazione definita con le Regioni e Province autonome 0Sp_5.1: collegare i poli urbani e turistici del Paese 0Sp_5.2 infrastrutture da integrate ed integrabili nel sistema di mobilità locale (infracomunale). 0Sp_5.3 inclusione nella RCN e realizzazione dell'"Appennino bike tour" 0Sp_5.4 valutazione di altri itinerari di potenziale interesse nazionale con proposta operativa al MIMS, 0S_6.1 collegare le aree naturali protette 0S_6.1 promuovere le connessioni tra le principali attrazioni turistiche nazionali 0S_6.2/6.3 incentivare progettualità che propongano progetti di riuso e rilancio in sede locale di aree ad interesse turistico 0Sp_7.1: interconnettere la RCN con la rete europea, 0Sp_7.2: promuovere la connessione con i centri urbani e i nodi di interscambio intermodale; 0Sp_7.3: recuperare a fini ciclabili i vecchi tracciati e le infrastrutture storiche e la viabilità minore.
(0S3) integrazione infrastrutture (nazionali e regionali) con la RCN - Bicalia		

Fonte: Corte conti su dati PGMG

Infine, il Piano descrive la distribuzione delle competenze fra i diversi soggetti istituzionali e non interessati alla realizzazione delle ciclovie.

Tabella n. 30 - Matrice delle competenze

Competenze	Stato	Regioni e Province autonome	Province Città Metropolitane	Comuni	Privato economico	Privato sociale
ORGANIZZAZIONE	MIT (DG)	Servizio mobilità ciclistica	Ufficio mobilità ciclistica	Ufficio mobilità ciclistica	Imprese	Associazioni
LEGISLATIVE	Parlamento MIT Ministero Interni	Assemblea legislativa	Piano Provinciale Ordinanze PUMS	Piano comunale PUMS - PGTU Ordinanze		
INFRASTRUTTURE	MIT Direzione mobilità ciclistica ANAS	Servizio mobilità ciclistica Servizio pianificazione Servizio strade	Ufficio mobilità ciclistica Servizio pianificazione Servizio strade	Servizio mobilità Servizio urbanistica Servizio lavori pubblici	Imprese di costruzione	Progettazione partecipata
POLICY	MIT Direzione mobilità ciclistica MIBAC	Servizio mobilità ciclistica Servizio trasporti / Agenzia mobilità Servizio turismo Servizio ambiente e parchi	Ufficio mobilità ciclistica Agenzie mobilità	Servizio mobilità	Imprese del settore bicicletta Imprese del settore turismo	Associazioni di settore Cittadini e Comunità locali
COMUNICAZIONE E PROMOZIONE	MIT Direzione mobilità ciclistica MIC MIT	Servizio mobilità ciclistica Agenzia mobilità Servizio turismo Servizio ambiente e parchi	Ufficio mobilità ciclistica Agenzie mobilità	Ufficio mobilità ciclistica	Media Imprese di Comunicazioni Imprese assicurative Imprese del settore turistico	Associazioni di settore

Fonte: Corte conti su dati PGMC

3. Le attività di competenza della Direzione Generale per le strade e le autostrade

Le competenze della Direzione Generale per le strade e autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali erano state confermate dall'art. 4 lett. dd) del decreto di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 23 dicembre 2020, n. 190 (come attuato dal dpcm 30 novembre 2021, n. 481), nel senso che essa era competente *in toto* in materia di ciclovie turistiche, ovvero alla stessa era affidata la gestione tanto del 1° (d.m. n. 517/2018), quanto del 2° lotto (d.m. n. 4/2022 intervento Pnrr) relativa alle risorse di cui al cap. 7582 pg. 1 "Fondo per la progettazione e la

realizzazione di ciclovie turistiche di ciclostazioni nonché per la progettazione e la realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina” .

Tabella n. 31 - Ripartizione stanziamenti alle Direzioni generali competenti ante d. m. n. 283/2020

Direzione competente	Competenze	Capitolo	Piano gestionale	Annualità	Stanziamento
Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali	D.M. 517/2018	7582	1	2016	4.780.679,60
				2017	50.000.000,00
				2018	67.000.000,00
				2019	40.000.000,00
				2020 - GRAB	2.706.453,43
Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto	D.M. 468/2017	7582	1	2016	10.219.320,40

Fonte: MIT DG Strade e autostrade

Per quanto riguarda le ciclovie cittadine e la sicurezza dei percorsi ciclabili la competenza risultava intestata alle altre due Direzioni Generali dello stesso Ministero, sulla base di quanto previsto rispettivamente ai commi 3 e 5 dell'art. 6 dell'anzidetto provvedimento di organizzazione. Con tali Uffici la DG ha intrattenuto rapporti collaborativi e, infatti, per quanto riferito in sede istruttoria e confermato nel corso delle audizioni informali, la stessa ha disposto gli impegni ed i relativi pagamenti a valere sul cap. 7582 in base alle risultanze delle istruttorie condotte, per quanto di rispettiva competenza, dalla Direzione generale per il trasporto pubblico locale, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale e dalla Direzione Generale per la sicurezza stradale.

Tabella n. 32 - Ripartizione stanziamenti alle Direzioni generali competenti post d. m.n.283/2020

Direzione competente	Competenze	Capitolo	Piano gestionale	Annualità	Stanziamiento
Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali	D.I. 517/2018	7582	1	2016	4.780.679,60
				2017	50.000.000,00
				2018	67.000.000,00
				2019	-----
				2020	2.706.453,43
Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali	D.I. 4/2022	7582	1	2020	7.293.546,57
				2022	40.000.000,00
				2023	40.000.000,00
				2024	8.479.855,43
			3	2022	15.000.000,00
				2023	15.000.000,00
				2024	30.000.000,00
			4	2022	5.000.000,00
				2023	5.226.598,00
				2024	5.291.640,00
Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto	D.M. 468/2017	7582	1	2016	10.219.320,40
Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile	D.M. 283/2020	7582	1	2020	10.000.000,00
				2021	60.000.000,00
			2	2018	4.840.000,00
				2019	5.000.000,00
	D.M. 344/2020		3	2020	5.000.000,00
				2019	10.000.000,00
				2020	10.000.000,00
			4	2021	25.000.000,00
				2019	3.604.458,00
				2020	3.000.000,00
				2021	800.000,00

Fonte: MIT DG Strade e autostrade

A seguito delle modifiche introdotte dal dpcm 30 ottobre 2023, n. 186, entrato in vigore a partire dal 29 dicembre 2023, l'attuale Direzione Generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali, si occupa, fra l'altro, in raccordo con la DG per il trasporto pubblico locale, di sviluppo e realizzazione delle ciclovie. Allo stato attuale non risulta in fase di avanzata predisposizione il provvedimento distributivo di funzioni e compiti fra gli uffici di livello dirigenziale non generale. Tuttavia, dalla vigente articolazione non emerge alcuna competenza in capo alla suddetta Direzione generale per il TPL in materia di ciclovie turistiche, neppure in raccordo con altre articolazioni del Ministero.

A tal proposito, la Sezione ritiene di voler sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione, la problematica relativa alla necessità di un effettivo coordinamento fra

le diverse Direzioni generali competenti, che non deve essere lasciato all’iniziativa del singolo dirigente, come è stato fino ad ora, ma deve diventare una modalità operativa indicata in modo chiaro attraverso specifiche disposizioni. Ciò, tuttavia, non trova per il momento un riscontro nell’organizzazione riformata del Ministero e, soprattutto, in termini di razionale distribuzione della titolarità delle responsabilità per la gestione delle risorse assegnate alle diverse strutture ministeriali.

Come è possibile constatare dalla lettura delle sotto riportate tabelle, il PFTE è stato positivamente vagliato dal Tavolo tecnico operativo, con tempistiche diverse che sono andate dal 2019 per il GRAB al 16 marzo del 2022 per la Ciclovía Adriatica.

Tabella n. 33- Tempistiche valutazione positiva del PFTE

Ciclovía	Data della valutazione positiva
GRAB	24/04/2019
VENTO	19/02/2020
Sole	01/09/2020
Acquedotto pugliese	23/03/2021
Sardegna	02/12/2021
Garda	21/03/2022
Adriatica	16/03/2022
Tirrenica	02/03/2022
Trieste – Lignano Sabbiadoro - Venezia	21/02/2022
Magna Grecia	07/03/2022

Fonte: MIT DG Strade e autostrade

Tabella n. 34 - Termini di aggiudicazione dei lavori - I lotto funzionale - d.m. 12/1/2022 n. 4

Ciclovía	Termine per la consegna PFTE	Termine per l’aggiudicazione dei lavori del I lotto funzionale
Acquedotto pugliese	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
SOLE	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
GRAB	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
VENTO	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
Garda	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
Trieste – Venezia	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
Adriatica	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
Magna Grecia	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
Tirrenica	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023
Sardegna	Progetto consegnato al MIT	31/12/2023

Fonte: MIT DG Strade e autostrade

Nel corso dell’istruttoria è emersa, fra l’altro, la formazione iniziale di un’ingente mole di residui, soprattutto, con riferimento al d. m. n. 517/2018, per il quale la scadenza è stata uniformata al 31 dicembre 2023, come per la parte di investimenti ricaduta nell’intervento

PNRR. Tale circostanza è ascrivibile, in larga parte, alle fasi iniziali dell'attuazione del sistema di ciclovie turistiche e alle difficoltà di erogazione delle anticipazioni alle amministrazioni interessate in mancanza della presentazione della documentazione a tal fine necessaria.

La lentezza maggiore è stata riscontrata nelle attività di gestione della DG del TPL che hanno impattato sull'adozione dei provvedimenti di spesa da parte della DG Strade e autostrade. La realizzazione prosegue, nonostante i rallentamenti riscontrati, anche in ragione della stretta collaborazione con i soggetti attuatori in vista del rispetto delle scadenze del Pnrr.

La Direzione si è occupata, inizialmente dell'approvazione dei Protocolli d'intesa sottoscritti con le diverse Regioni capofila per le varie ciclovie⁶ nonché della gestione delle annualità 2016 e 2017 ed ha provveduto alla predisposizione dei decreti n. 468/2017 n.517/2018 e all'erogazione delle anticipazioni connesse all'approvazione positiva del PFTE da parte del tavolo tecnico.

⁶ I protocolli d'intesa sono stati sottoscritti sette (7) negli anni 2016 e 2017 e tutti e dieci (10) nel 2019 sono stati o nuovamente o per la prima volta sottoscritti come risulta nell'elenco sotto riportato:

1. Protocolli d'Intesa del 27 luglio 2016 con le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna (capofila⁶), Toscana e del marzo 2019 per la realizzazione della ciclovie Verona-Firenze (CICLOVIA DEL SOLE);
2. Protocolli d'Intesa del 27 luglio 2016 con le Regioni Veneto, Lombardia (capofila), Emilia-Romagna, Piemonte e dell'aprile 2019 per la realizzazione della ciclovie Venezia -Torino (CICLOVIA DEL VENTO);
3. Protocolli d'Intesa del 27 luglio 2016 con le Regioni Campania, Basilicata, Puglia (capofila) e del luglio 2019 per la realizzazione della ciclovie da Caposele a S. Maria di Leuca (CICLOVIA DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE);
4. Protocolli d'Intesa del 21 settembre 2016 e del 2019 con Roma Capitale per la realizzazione della ciclovie del grande raccordo anulare delle biciclette (ciclovie del GRAB Roma);
5. Protocolli d'Intesa del 9 agosto 2017 con le Regioni Veneto, Lombardia, Provincia Autonoma di Trento (capofila) e dell'aprile 2019 per la realizzazione della CICLOVIA DEL GARDA;
6. Protocolli d'Intesa del 9 agosto 2017 con la Regione Sardegna e del febbraio 2019 per la realizzazione della CICLOVIA DELLA SARDEGNA;
7. Protocolli d'Intesa del 9 agosto 2017 con le Regioni Calabria (capofila), Basilicata e Sicilia e del febbraio 2019, per la realizzazione della CICLOVIA MAGNA GRECIA;
8. Protocollo d'Intesa di aprile 2019 con le Regioni Marche (capofila), Veneto, Emilia-Romagna, Abruzzo, Molise e Puglia CICLOVIA ADRIATICA;
9. Protocollo d'intesa del 2019 con le Regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia (capofila), CICLOVIA TRIESTE-LIGNANO SABBIA D'ORO- VENEZIA DELLE LAGUNE;
10. Protocollo d'Intesa del 9 aprile 2019 con le Regioni Toscana (capofila), Lazio e Liguria, CICLOVIA TIRRENICA.

Tabella n. 35 - Stato delle erogazioni dopo la valutazione positiva del PFTE

CICLOVIA	ENTE BENEFICIARIO	DECRETO	IMPORTO EROGATO
GRAB di Roma	Roma Capitale	n. 24 del 5.2.2020	7.278.974,82
Vento	Regione Lombardia	n. 32 del 14.02.2020	1.293.475,11
	Regione Emilia-Romagna		986.607,75
	Regione Piemonte		1.453.993,90
	Regione Veneto		1.024.747,58
	Regione Lombardia	n. 213 del 25.05.2021	2.175.688,11
Sole	Regione Emilia-Romagna	n. 611 del 7.9.2020	3.440.808,23
	Regione Lombardia		1.187.251,69
	Regione Veneto		583.343,47
	Regione Toscana		2.114.056,77
Acquedotto pugliese	Regione Puglia	n. 151 del 10.05.2021	2.634.741,39
	Regione Campania		2.634.741,38
	Regione Basilicata		2.634.741,39
Magna Grecia	Regione Calabria	n.785 del 14.07.2022	4.261.901,13
	Regione Basilicata		765.884,08
	Regione Sicilia		2.835.501,00
Adriatica	Regione Marche	n.783 del 14.07.2022	1.609.974,26
	Regione Veneto		946.445,75
	Regione Emilia-Romagna		1.495.319,28
	Regione Molise		730.620,18
	Regione Abruzzo		1.226.785,98
	Regione Puglia		1.709.537,51
Tirrenica	Regione Toscana	n.271 del 05.05.2022	2.686.256,21
	Regione Liguria		3.000.000,00
	Regione Lazio		2.000.000,00
Sardegna	Regione Autonoma Sardegna	n. 48 del 03.03.2022	7.311.256,18
Trieste - Venezia	Regione Autonoma del Friuli-Venezia-Giulia	n.272 del 05.05.2022	4.030.628,10
	Regione del Veneto		4.030.628,10
Garda	Provincia autonoma di Trento	n.784 del 14.07.2022	7.503.315,40
	Regione Lombardia		
	Regione Veneto		

Fonte: MIT DG Strade e autostrade

Per quanto riguarda il monitoraggio, per gli interventi ex d. m. n. 517/2018 è attuato tramite BDAP, mentre per quelli del secondo lotto che ricadono nel PNRR si è fatto ricorso all'applicazione del sistema ReGis. Prima di erogare le risorse relative ai diversi finanziamenti,

la DG provvede a verificare che i dati siano stati adeguatamente inseriti da parte dei soggetti attuatori nelle anzidette banche dati e li controlla in collaborazione con la DG TPL a campione.

In tal modo, dovrebbe essere stata tenuta sotto controllo anche l'eventuale presenza, da scongiurare, di un doppio finanziamento a favore di uno stesso progetto. Aspetto quest'ultimo molto importante soprattutto alla luce della presenza dell'intervento 4.1. nella gestione di competenza della DG, che, tuttavia, doveva essere tenuto ben distinto e separato. A fianco delle anzidette banche dati non esiste alcuna altra banca dati propria della DG. Ciò per quanto riguarda gli interventi del 2 lotto funzionale, ovvero PNRR, non è stato possibile perché i soggetti attuatori non si sono resi disponibili per inserire dati e documenti in due diverse banche dati.

Sicuramente questo aspetto costituisce una criticità, da risolvere al più presto, perché sebbene il doppio inserimento dei dati rappresenti per gli enti interessati, in effetti, un problema, non può sottacersi la diversa finalità delle banche dati considerate, giacché ReGis, in realtà, rappresenta un sistema operativo avente lo scopo precipuo di raccogliere le informazioni necessarie all'erogazione delle risorse del PNRR e non può essere sostitutivo di una banca dati che contenga tutti gli elementi conoscitivi necessari al monitoraggio degli interventi, in senso non solo contabile finanziario, ma anche fisico, oltre che ad un'analisi delle ricadute prodotte e dell'impatto realizzato dalla misura nel settore specifico.

A quest'ultimo proposito, l'Amministrazione ha asseverato la propria capacità di verifica dello stato di realizzazione dei progetti, con riferimento non esclusivamente al Cup ma anche ai diversi stadi delle procedure in atto. Appare necessaria, quindi, un'implementazione delle banche dati a disposizione dei diversi attori istituzionali impegnati nella realizzazione dei progetti in questione ed una loro efficiente interconnessione.

Tabella n. 36 - Stato delle anticipazioni previste ed erogate per ciascuna ciclovìa						
CICLOVIA	1ª anticipazione		2ª anticipazione		3ª anticipazione	
	Previsto	Importo erogato/data	Previsto	Importo erogato/data	Previsto	Importo erogato/data
VENTO	2.753.487,51	2.753.487,51	6.934.512,45	6.934.512,45	6.934.512,45	4.493.910,79
		16/05/2017		14/02/2020 25/05/2021		26.09.2022 02.08.2022
SOLE	1.066.728,00	1.066.728,00	7.777.892,21	7.325.460,16	7.777.892,21	1.170.595,16
		16/05/2017		07/09/2020		30.05.2022 10.04.2024
GRAB di Roma	146.400,00	146.400,00	7.353.600,00	7.278.974,82	4.678.067,96	
		16/05/2017		05/02/2020		
Acquedotto Pugliese	814.064,09	814.064,09	7.904.224,16	7.904.224,16	7.904.224,16	
		16/05/2017 26/06/2017		10/05/2021		
Magna Grecia	895.940,00	895.940,00	7.863.286,21	7.863.286,21	7.863.286,21	
		10/06/2019		14.07.2022		
Adriatica	1.185.146,48	1.185.146,48	7.718.682,96	7.718.682,96	7.718.682,96	2.275.174,47
		03/06/2019		14.07.2022		10.04.2024 02.05.2024
Tirrenica	1.250.000,00	1.250.000,00	7.686.256,21	7.718.682,96	7.686.256,21	
		17/05/2019		05.05.2022		
Del Garda	1.615.881,60	1.615.881,60	7.503.315,40	7.503.315,40	7.503.315,40	2.501.732,34 06.10.2022
		03/06/2019		14.07.2022		2.500.791,53 12.12.2023
Sardegna	2.000.000,00	2.000.000,00	7.311.256,18	7.311.256,18	7.311.256,18	
		17/05/2019		03.03.2022		
Trieste-Venezia	500.000,00	500.000,00	8.061.256,20	8.061.256,20	8.061.256,20	4.030.628,10
		03/06/2019		05.05.2022		10.04.2024

Fonte: MIT DG Strade e autostrade

In prospettiva la DG è impegnata nell'adozione del decreto finalizzato all'assegnazione delle risorse in favore dei soggetti attuatori dell'intervento 4.1. nonché di quello per la distribuzione delle risorse a legislazione vigente in favore dei soggetti attuatori non ricompresi nel PNRR.

Dalla lettura della tabella n. 36 sopra riportata emerge che le terze anticipazioni erogate per le Ciclovie Vento, Sole, Garda, Adriatica e TriLiVe sono ammontate a complessivi 16.97 mln di euro e che non si sono registrate ulteriori erogazioni, al momento della rilevazione, per le altre Ciclovie.

In data 24 ottobre 2023 la Regione Lombardia ha comunicato l'approvazione del

progetto esecutivo del primo lotto funzionale della Ciclovía del Garda, in data 7 novembre 2023 la Regione Lombardia ha presentato il progetto esecutivo del secondo lotto funzionale della ciclovía del Vento ed, infine, in data 22 dicembre 2023 è stato presentato il progetto definitivo della Ciclovía GRAB. Non sarebbero state disposte dalla DG fino ad ora revoche o restituzioni di somme. In sede di controdeduzioni finali, la DG Strade e autostrade ha integrato le informazioni con gli ultimi aggiornamenti relativi alle Ciclovie SOLE, Garda, TriLiVe e Adriatica per le quali, in data 27 febbraio 2024, la Regione Veneto ha trasmesso i relativi progetti esecutivi del primo lotto funzionale del DM n.517/2018; analogamente alla Regione Marche per la Ciclovía Adriatica.

4. Le attività di competenza della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale

Le competenze spettanti alla Direzione generale per il trasporto pubblico locale (di seguito DG TPL) sono state chiaramente individuate nel Regolamento di organizzazione del Ministero adottato con dpcm 23 dicembre 2020, n. 190 (ora sostituito dal dpcm n. 186/2023), che aveva affidato alla stessa la gestione delle ciclovie urbane e metropolitane a valere sulle risorse del cap. 7580 "Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica", oltre al Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, istituito dall'art. 1, c. 47 della legge di bilancio n. 160/2019, con una dotazione di 50 mln di euro per le annualità 2022,2023 e 2024, iscritta inizialmente nel cap. 7582 e successivamente nel cap. 7580. L'Amministrazione, nel corso dell'istruttoria, ha fornito informazioni in merito allo sviluppo della procedura per l'attuazione delle disposizioni citate.

Alla Direzione generale per le strade e autostrade, come già precisato sopra (cfr. *supra* precedente paragrafo), era stata affidata, invece, la gestione delle risorse del cap. 7582 relative alla realizzazione di ciclovie a lunga percorrenza, a carattere nazionale e turistico, inizialmente attribuita alla DG TPL, fino alla legge di bilancio per il 2018. Per entrambi i Fondi considerati è stata avviata un'attività istruttoria da parte della DG TPL, che avrebbe dovuto portare all'adozione dei relativi decreti di assegnazione.

I primi decreti direttoriali relativi all'impegno ed al pagamento delle risorse da assegnare per la realizzazione delle Ciclovie turistiche SOLE, VENTO, GRAB e Acquedotto pugliese, sono stati adottati nel corso del 2017 dalla DGTPL per un importo complessivo di 14.780.679,60, e hanno trovato copertura in parte (10.219.320,40 euro) nel cap. 7582 e per la restante parte (4.568.363,29 euro) nel cap. 7333, di competenza della DG per la sicurezza stradale.

Tab. n. 37 Decreti di impegno e pagamento per le Ciclovie SOLE, VENTO, GRAB e Acquedotto pugliese			
CICLOVIE	decreto di impegno	decreto di pagamento	Importo
CICLOVIA DEL SOLE	d. d. n.189 del 21.7.2017	d. d. n.199 dell'8.8.2017	1.066.728,00
CICLOVIA VENTO	d. d. n.190 del 21.7.2017	d. d. n.201 del 8.8.2017	2.753.487,51
CICLOVIA DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE	d. d. n.188 del 21.7.2017	d. d. n.200 del 8.8.2017	814.064,09
GRANDE RACCORDO ANULARE DELLE BICICLETTE - GRAB DI ROMA	d. d. n.108 del 1.6.2017	d. d. n.176 del 28.6.2017	146.400,00
TOTALE			4.780.679,60

Fonte: Mit D.G. TPL

La DG TPL, competente fino al 2018 per la gestione delle risorse, si è occupata dell'autorizzazione dell'impegno di spesa delle risorse a valere sul cap. 7582 in qualità di residui di stanziamento dell'es. 2016. In seguito al passaggio di competenze nella gestione del cap. 7582 alla DG strade e autostrade, la nuova distribuzione di compiti e di risorse ha comportato la necessità di una stretta collaborazione fra le due articolazioni del Ministero, con riferimento all'autorizzazione degli impegni e pagamenti disposti dalla DG Strade e Autostrade, ma sulla base dell'istruttoria condotta dalla DG TPL per la parte di sua competenza.

Con il d. m. 29 novembre 2018, n. 517 sono state destinate le risorse stanziare dalla l. n. 208/2015 art. 1 c. 640, al netto di quanto ripartito con il d. m. n.468/2017, ovvero 4.780.679,60 euro a valere sull'annualità 2016; 50 mln di euro per l'annualità 2017; 67 mln di euro per il 2018; 40 mln per il 2019 e 40 mln di euro per le annualità 2020-2024. Il d. m. n. 283/2020 ha modificato il d. m. n. 517/2018, rimodulando le risorse, in base allo stato di effettivo avanzamento degli interventi previsti.

4.1. L'attuazione del d. m. n. 344/2020

Con il d. m. 12 agosto 2020, n. 344, sono state assegnate le risorse disponibili sul cap. 7582 a seguito della rimodulazione effettuata dal d. m. 20 luglio 2020, n. 283 sui tre piani gestionali pari a 137.244.458,00 euro, riguardanti le ciclovie urbane, in termini di progettazione e realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina e

consistenti, fra l'altro, nell'ampliamento della rete ciclabile e nella realizzazione di corsie ciclabili, effettuati in coerenza con i PUMS ed i piani urbani della mobilità ciclistica cd. "Biciplan" da parte di città metropolitane, comuni capoluogo di regione o provincia e con pop. > 50.000 ab. nonché di quella sede di Atenei.

Le risorse sono state distribuite in ragione dei criteri riassunti nella tabella di seguito riportata, nella misura del trenta (30) per cento in favore delle città metropolitane e del quaranta (40) per cento in favore dei comuni capoluogo delle città metropolitane, nonché un ventisette (27) per cento a favore dei Comuni con pop. residente > 50.000 ab ed un tre (3) per cento per i comuni capoluogo con pop. residente inf. a 50.000 ab. La distribuzione ha seguito criteri di proporzionalità rispetto alla popolazione residente sul territorio degli enti beneficiari, con una premialità complessivamente pari a 9,3 mln di euro a favore di quelli che hanno adottato il PUM entro il 30 aprile 2020 che ha visto attribuiti 2,4 mln di euro per le città metropolitane ed i comuni capoluogo e 4,5 mln di euro per i comuni con pop.> 50.000 ab, come di seguito rappresentato.

Tab. n 38 - Riparto risorse per categorie di Enti beneficiari e criteri utilizzati

Enti beneficiari	% rispetto al totale per la popolazione (123,7 mln)	Importo ripartito per la popolazione	Bonus da applicare per adozione del PUMS	enti beneficiari con PUMS adottato al 30/04/2020	numero complessivo enti con Pums	totale risorse Premialità PUMS	Totale ripartito dal presente decreto ©
	(art.2 c.1)	(totale colonna 3 allegato 1 del	(art. 2 c.4)				(totale colonna 4 allegato 1 al
Città metropolitane	30%	37.110.000,00	800.000,00	Bologna, Firenze, Genova	3	2.400.000,00	39.510.000,00
Comuni capoluogo di CM	40%	49.480.000,00	400.000,00	Roma, Milano, Torino, Palermo, Bari, Reggio Calabria	6	2.400.000,00	51.880.000,00
Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti	27%	33.399.000,00	250.000,00	Padova, Brescia, Taranto, Parma, Prato, Modena, Reggio Emilia, Perugia, Ravenna, Foggia, Rimini, Ferrara, Bergamo, Siracusa, Pescara, Forlì, Terni, Bolzano,	18	4.500.000,00	37.899.000,00
Comuni capoluogo di provincia e regione con popolazione inferiore ai 50.000 abitanti	3%	3.711.000,00			0		3.711.000,00
TOTALE ALLEGATO 1	100%	123.700.000,00			27	9.300.000,00	133.000.000,00

Fonte: Mit DGTPL.

Il decreto ha altresì, assegnato alla DG TPL il compito di provvedere al trasferimento, a titolo di anticipazione del 50 per cento del contributo attribuito agli enti beneficiari.

Al riguardo, deve osservarsi che lo specifico criterio distributivo utilizzato non appare del tutto coerente rispetto all'obiettivo perseguito dal finanziamento e consistente nel raggiungimento dei ciclisti presenti nei comuni sede di Università e, nello specifico, degli studenti universitari, i quali, soprattutto in alcuni Atenei non sono residenti nelle città dove frequentano da fuori-sede.

In ordine alle modalità di erogazione delle risorse occorre evidenziare che il d. m. n. 344/2020 prevedeva delle tempistiche piuttosto ristrette ovvero 15 gg. dall'entrata in vigore del decreto per la presentazione delle domande, e ulteriori 15 gg per l'erogazione a loro vantaggio del 50 per cento del contributo concesso. L'erogazione del saldo, invece, comporta per l'ente beneficiario il dovere di trasmettere alla competente DG TPL una serie di documenti, indicati all'art. 5 del d. m. n. 344/2020, fra cui, oltre alla descrizione del programma di interventi da realizzare, un documento dal quale risultasse l'obbligo per l'ente di garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'intervento. La rendicontazione delle spese sostenute doveva avvenire attraverso la trasmissione delle informazioni richieste al sistema Mop nell'ambito della banca dati BDAP.

A fronte della percentuale prevista a titolo di anticipazione del 50 per cento delle risorse destinate (pari ad euro 66.500.000,00 - 8.654.364,52 euro relativi ai Comuni che non hanno prodotto domanda o l'hanno fatto oltre i termini) ovvero 57.845.635,48 euro, come rappresentato dall'Amministrazione, le disponibilità di cassa per l'anno 2020 hanno consentito l'erogazione solo del 36,18 per cento.

Le tempistiche originariamente⁷ individuate ai sensi del d. m. n. 344/2020, erano di 22 mesi per la realizzazione degli interventi, a partire da settembre 2020, e di 24 mesi per la rendicontazione delle spese sostenute, per un totale di due anni dall'adozione del decreto. A settembre 2022, quindi, tutti gli interventi avrebbero dovuto essere realizzati e rendicontati. Tali tempistiche non risultano essere state rispettate e ciò, ai sensi dell'art. 4 del citato decreto ministeriale, avrebbe dovuto comportare, la revoca da parte della competente DG TPL dei finanziamenti erogati fino a quel momento, con la restituzione delle relative risorse da parte degli enti beneficiari in conto entrate al bilancio dello Stato, entro i successivi novanta giorni.

A tal fine, il Tavolo tecnico di monitoraggio, che come già precisato sopra non ha mai funzionato, avrebbe dovuto fornire la necessaria collaborazione.

La percentuale residua del 13,82 per cento da erogare non risulterebbe essere stata ad oggi ancora trasferita ad alcuno dei Comuni interessati, giacché, in ragione delle carenze di cassa incontrate dalla DG, quest'ultima ha deciso di procedere solo a seguito di formale richiesta da parte degli stessi enti locali, che non l'hanno ancora presentata e, quindi, potranno ottenerla solo in fase di saldo, con la rendicontazione delle spese sostenute.

⁷ In prosieguo di tempo sono intervenute disposizioni regolamentari che hanno posticipato le scadenze ed, in particolare, con il d. m. 5 aprile 2022, n. 83, i tempi per la realizzazione sono stati prorogati al 31 dicembre 2023 e la rendicontazione al 30 aprile 2024. Successivamente, il d. m. 22 dicembre 2023 n. 347 ha ulteriormente prorogato i termini di realizzazione e di rendicontazione rispettivamente al 31 dicembre 2024 e al 30 giugno 2026. Per gli interventi PNRR valgono le scadenze ivi stabilite.

Rispetto alla descritta situazione, l'Amministrazione ha precisato che due Comuni (Rovigo d.d. 1295 del 24 novembre 2022 e Caltanissetta d.d. 18 aprile 2023 n. 309) avevano già ricevuto alla data del luglio 2023 il pagamento del saldo da parte della DG Strade e autostrade, a fronte dell'avvenuta verifica, da parte della DGTPL, della completezza della documentazione presentata dagli stessi in fase di rendicontazione dei lavori effettuati. Ai suddetti Comuni devono aggiungersi anche quelli di Ragusa (d.d. n. 612 del 27 giugno 2021), Carpi (d.d. n. 1433 del 15.12.2022), Grosseto, Varese, Gallarate e Mantova che hanno trasmesso alla banca dati BDAP la documentazione necessaria a rendicontare gli interventi finanziati, ricevendo la quota a saldo.

In attuazione del citato d. m. n. 344/2020 è stato adottato, altresì, il d. d. 16 marzo 2021, n. 73 che ha assegnato le risorse di cui all'art. 3 del decreto 344 ammontanti a 4.244.458,00 euro, parte dello stanziamento della l. n. 208/2015 art. 1, c. 640, dedicato specificatamente ai collegamenti con i poli universitari e suddiviso in due tranches, ovvero 1.590.984,77 euro per il 2020 e 2.653.473,23 per il 2021.

La tabella di seguito riportata precisa la ripartizione delle risorse

Tabella n. 39 Ripartizione risorse ex d. d. 16 marzo 2021, n. 73					
ENTE BENEFICIARIO	COLLEGAMENTO	IMPORTO	estensione km	RIPARTIZIONE	
		COMPL.VO		Anno 2020	Anno 2021
Comune di Roma	Sede Università degli Studi di Roma La Sapienza - Stazione di Roma Termini	595.000,00	1,7	242.571,67	352.428,33
Comune di Padova	Sede Università degli Studi di Padova - Stazione di Padova Centrale	682.500,00	1,95	278.243,97	404.256,03
Comune di Napoli	Sede Università degli Studi di Napoli Federico II-Stazione di Napoli P.za Garibaldi	525.000,00	1,5	214.033,83	310.966,17
	Sede Università degli Studi di Napoli Federico II - Stazione di Napoli P.za Cavour	577.500,00	1,65	235.437,21	342.062,79
Comune di Pisa	Sede Università degli Studi di Pisa - Stazione di Pisa Centrale	525.000,00	1,5	214.033,83	310.966,17
Comune di Bari	Sede Università degli Studi di Bari - Aldo Moro - Stazione di Bari Centrale	157.500,00	0,45	64.210,15	93.289,85
Comune di Palermo	Sede Università degli Studi di Palermo - Stazione di Palermo Centrale	525.000,00	1,5	214.033,83	310.966,17
Comune di Milano	Sede Università degli Studi Milano-Bicocca - Stazione di Milano Greco Pirelli	315.000,00	0,9	128.420,30	186.579,70
TOTALE		3.902.500,00		1.590.984,77	2.311.515,23

Fonte: D.d. 16 marzo 2021, n. 73

Alla luce di quanto comunicato nel corso dell'istruttoria dall'Amministrazione, le risorse assegnate con d. d. n. 73/2021 sono ammontate a complessivi 3,9 mln di euro. In particolare, le risorse destinate al Comune di Napoli, pari a 1.102.500,00 euro, non richieste dallo stesso, unitamente ad euro 9.461,58, quale residuo di risorse non assegnate a seguito dell'integrazione disposta a favore del Comune di Bari, sono state con il d.m. n. 212 del 6 agosto 2021 messe a disposizione, in vista di ulteriori interventi per le medesime finalità del richiamato decreto n.73/2021, a valere su successivi provvedimenti.

Il d. d. n. 73/2021 nell'allegato tecnico prevede, fra l'altro, il costo medio al chilometro stimato delle ciclovie pari a 350.000,00 euro, desumibile dal costo medio relativo alle varie tipologie di opere necessarie, al quale deve aggiungersi un incremento per la realizzazione di un'eventuale ciclostazione o stalli attrezzati per la sosta delle biciclette. Ai fini del calcolo di

tale costo si sono considerati i parametri inseriti nelle Linee guida *biciplan*, approvate dal Tavolo tecnico di monitoraggio dei PUMS (da tenersi ben distinto rispetto al Tavolo permanente di monitoraggio ex art. 7 d. m. n. 344/2020), che si riunisce due volte l'anno e, fra l'altro, ha collaborato alla stesura delle risposte alle FAQ, proposte dai soggetti interessati all'attuazione del d.m. n. 344/2020 e pubblicate sul sito del Ministero, a ottobre 2020, nella parte relativa a "Costi per tipologia".⁸

Infine, per quanto riguarda le verifiche ed i controlli la Direzione Generale ha asserito, in totale assonanza con la DG Strade e autostrade, che "il monitoraggio fisico e procedurale degli interventi, così come previsto dall'art. 7 d. m. n. 344/2020, viene svolto tramite la consultazione della BDAP, sistema nel quale confluiscono le informazioni trasmesse al MOP dai soggetti attuatori. Inoltre, in sede di audizione, la DG intervistata sullo specifico aspetto, ha affermato di non avere risorse sufficienti per poter effettuare controlli sul territorio attraverso ispezioni sui cantieri finanziati. A tale scopo, fino al 1° gennaio 2022 la Direzione si era avvalsa (ex d. m. 8 agosto 2014), per le competenze ad essa attribuite, della collaborazione sul territorio degli Uffici speciali trasporti e impianti fissi (USTIF), istituiti con legge 1° dicembre 1986, n. 870. Questi ultimi, in definitiva, non sono però riusciti a svolgere alcuna delle funzioni che in prospettiva la DGTPL pensava di poter loro affidare relativamente al settore ciclovie, in quanto sono stati assorbiti all'interno dell'Agencia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), istituita in forza del d. l. n. 109/2018, convertito con modificazioni in l. 16 novembre 2018, n. 130.

Restano da verificare le spese in sede di rendicontazione che la Direzione, nonostante l'esiguità delle risorse umane a sua disposizione, pari a complessive 48 unità, avrà modo di vagliare, a campione, dopo la scadenza il termine fissato al 30 aprile 2024⁹.

Conclusivamente, in sede di audizione, la DGTPL ha asseverato che le risorse, di volta in volta, stanziare negli ultimi anni anche per la progettazione e realizzazione delle ciclovie turistiche e della ciclabilità cittadina hanno comportato, per così dire, un ingolfamento della gestione amministrativa, in quanto i soggetti destinatari si sono trovati spesso nella difficoltà cogente di adottare i necessari provvedimenti attuativi e hanno, di conseguenza, dovuto

⁸ Costi per tipologia da linee guida BICIPLAN Tipologia Costo Medio per Km (l) Costo medio per Km (l) Corsia ciclabile € 25.000,00 - € 40.000,00 Corsia ciclabile protetta € 55.000,00 - € 95.000,00 Pista ciclabile con aiuola € 110.000,00 - € 160.000,00 Pista ciclabile quota marciapiede € 170.000,00 - € 230.000,00 Pista ciclabile su sede propria € 300.000,00

⁹ In prosieguo di tempo sono intervenute disposizioni regolamentari che hanno posticipato le scadenze e, in particolare, con il d. m. 5 aprile 2022, n. 83, i tempi per la realizzazione sono stati prorogati al 31 dicembre 2023 e la rendicontazione al 30 aprile 2024. Successivamente, il d. m. 22 dicembre 2023 n. 347 ha ulteriormente prorogato i termini di realizzazione e di rendicontazione rispettivamente al 31 dicembre 2024 e al 30 giugno 2026. Per gli interventi PNRR valgono le scadenze ivi stabilite.

rinunciare alle risorse stanziare a loro favore. Questo, ad esempio, è il caso del Comune di Napoli e di altre realtà locali che, di tempo in tempo, si sono dovute confrontare con le relative procedure gestionali e anche con la carenza, nella circostanza specifica, delle risorse necessarie a coprire il 50 per cento di competenza dell'ente locale.

In tutto ciò, secondo la DGTPL, è mancata una metodologia di attribuzione a regime di risorse da destinare a tali finalità, per altro, rientranti a pieno titolo nell'ambito della mobilità sostenibile e, quindi, attualmente al centro dell'interesse, non solo nazionale, ma anche internazionale, di tal che non sarebbe stata possibile una programmazione da parte degli enti interessati. Sul punto, si ritiene di dover aggiungere, tuttavia, che la programmazione dovrebbe fisiologicamente precedere lo stanziamento delle risorse ed è proprio questa programmazione a monte che è mancata, analogamente a quanto accaduto per l'utilizzo delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

4.2. Le modifiche al d. m. 12 agosto 2020, n. 344

Il decreto ministeriale 12 agosto 2020 n. 344 ha subito diverse modifiche ed integrazioni. Innanzitutto, in forza del d. m. 9 agosto 2021, n. 320, a distanza di alcuni mesi dalla sua entrata in vigore, è stato prescritto ai comuni interessati di formulare domanda per l'utilizzo delle risorse delle quali risultino beneficiari a termini della ripartizione del citato decreto, prevedendo in caso di mancata presentazione dell'istanza la decadenza dal finanziamento ed il riutilizzo delle relative risorse per le finalità del d.m. n. 344/2020.

Con il d. m. 5 aprile 2022, n. 83 è stata prevista la proroga al 31 dicembre 2023 per la realizzazione degli interventi finanziati ai sensi del d.m. 12 agosto 2020 n. 344, con il quale sono state assegnate le risorse ex art. 1, c. 640 della l. n. 208/2015 per gli esercizi 2020 e 2021, e la rendicontazione dei suddetti interventi è stata posticipata al 30 aprile 2024. Ai sensi dell'art. 2 dello stesso decreto n. 83 a distanza di due anni dall'entrata in vigore del d.m. n. 344/2020 è stata apportata un'importante modifica all'art. 5, c. 3 lett. a) relativamente alla documentazione che l'ente locale è tenuto a trasmettere al Ministero alla DG TPL. Nello specifico, è stata prescritta la trasmissione del quadro economico di spesa definitivo dell'intervento, oltre al cronoprogramma previsto per il completamento ed al certificato di regolare esecuzione o collaudo (in precedenza erano richiesti oltre alla localizzazione delle piste ciclabili, il costo di realizzazione comprensivo della progettazione, il costo di gestione delle procedure e similari, il loro stato di realizzazione, il cronoprogramma previsto per il loro completamento oltre all'indicazione del relativo CUP e l'attestazione da parte dell'ente

beneficiario del rispetto della normativa vigente in materia di affidamento ed esecuzione delle opere e l'assunzione dell'obbligo di garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'intervento finanziato per almeno un quinquennio).

Con successivo d.m. 27 novembre 2023, n. 347 le anzidette scadenze sono state ulteriormente procrastinate (al 31 dicembre 2024 e per la rendicontazione al 30 giugno 2025) con riferimento esclusivo agli interventi per i quali risultassero assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti, ossia fosse intervenuta la stipula del contratto entro il 29 febbraio 2024. Per gli altri interventi, non ricadenti nell'ambito della misura PNRR M2C2 I 4.1.2., invece, è stata prevista l'applicazione della revoca di cui all'art. 6, c. 4 del più volte citato d.m. n. 344/2020, con il definanziamento degli stessi. A tal fine, il Ministero, nei termini indicati dallo stesso d. m. n. 347/2023, è tenuto a provvedere alla trasmissione al Mef dell'elenco degli interventi ricompresi nella proroga. Per tutte le proroghe non disposte i soggetti colpiti dal definanziamento sono tenuti a versare le relative risorse in conto entrate del bilancio del bilancio dello Stato, entro tre mesi dalla notifica del provvedimento di revoca.

Tornando ai citati decreti che hanno disposto la proroga delle scadenze originariamente previste dal d.m. n. 344/2020, occorre precisare che le motivazioni che supportano tali provvedimenti risultano in parte coincidenti. Infatti, per la proroga disposta dal d. m. n. 83/2022, la ragione risulterebbe fondata sulla richiesta pervenuta da parte dell'Anci di allineare le scadenze degli interventi con il traguardo intermedio del PNRR, ovvero, originariamente (prima della Decisione dell'8 dicembre 2023), il 31 dicembre 2023.

La proroga intervenuta da ultimo, con il d. m. 347 del 22 dicembre 2023, che pure evidenzia in parte motiva del provvedimento che dall'assegnazione delle risorse, disposta con il d. m. 12 agosto 2020, n. 344, risultavano già trascorsi 39 mesi, si fonda anch'essa su una richiesta dell'Anci. Quest'ultima ha rappresentato, in tale occasione, le difficoltà incontrate dai comuni beneficiari nel rispettare, per le opere non ricomprese nel PNRR, la scadenza già prorogata al 31 dicembre 2023, chiedendo, anche alla luce dell'aggiornamento dei prezziari e dell'impossibilità di accedere alle risorse del Fondo opere indifferibili, la proroga al 31 dicembre 2024.

Un'attenzione specifica dovrà essere, quindi, posta da parte dell'Amministrazione delle infrastrutture, affinché sia dato seguito agli adempimenti previsti in materia di revoche nei confronti dei soggetti beneficiari della distribuzione dei finanziamenti che non abbiano provveduto alla stipula dei contratti entro il 29 febbraio 2024 e, dunque, in quanto soggetti a definanziamento devono provvedere, entro tre mesi, al versamento delle relative risorse in

conto entrate del bilancio dello Stato, in vista di un loro eventuale riutilizzo per le stesse finalità del d. m. n. 344/2020.

5. Le attività di competenza dalla Direzione generale per la sicurezza stradale

Le competenze della Direzione Generale per la sicurezza stradale, collocata originariamente nell'ambito del Dipartimento per i trasporti e la navigazione e, poi, nel Dipartimento per la mobilità sostenibile, riguardano, fra l'altro, l'utilizzo dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 7333 (cfr. *supra* Cap. II) e 7582.

In ordine al cap. 7584 prima del 15 febbraio 2021 (d. d. n.8) deve osservarsi che esso era di competenza della D.G. per le strade ed autostrade che, al momento dell'apertura dell'istruttoria, aveva trasferito la documentazione in suo possesso alla DG Sicurezza stradale, non comprensiva del decreto attuativo necessario agli impegni di spesa.

Inoltre, deve rimarcarsi che in tale capitolo sono confluite le risorse derivanti dalle revoche dei finanziamenti e dei relativi impegni di spesa degli interventi non ancora avviati del 1° e 2° programma del Piano nazionale per la sicurezza stradale (PNSS). Per l'utilizzo delle relative risorse sono stati adottati due decreti ministeriali: con il d. m. n. 440 del 2016 è stata destinata la somma di 12.348.426,00 euro al cofinanziamento del costo della progettazione e della realizzazione di interventi di sicurezza stradale per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali comprese le ciclovie del SNCT.

Con il successivo decreto n. 481 del 29 dicembre 2016 (cfr. Cap. par.), la suddetta somma è stata suddivisa fra le regioni e le PPAA per la realizzazione di un programma di sviluppo e messa in sicurezza di percorsi ciclabili e pedonali. Sulla base della suddetta ripartizione sono state stipulate diciannove (19) convenzioni con altrettante regioni e PPAA. Le Regioni Umbria e Molise non hanno presentato nei termini la documentazione prescritta (delibera di Giunta) e sono, quindi, state stralciate dall'assegnazione e le risorse revocate già nell'ottobre 2018. Al riguardo, è bene ricordare che il termine, inizialmente fissato al 10 luglio 2017, è stato differito al 30 settembre dello stesso anno in forza del d. m. n. 261 del 11 luglio 2017, e successivamente prorogato al 30 aprile 2018 per le sole Regioni Calabria, Campania, Molise ed Umbria con d. m. n. 96 del 9 marzo 2018. Alla Regione Molise nel dicembre 2021 era stata richiesta la restituzione della Convenzione stipulata il 2 novembre 2021 per apportare le necessarie modifiche.

I finanziamenti per il 50 per cento sono stati a valere sulle risorse dell'ente interessato che ha la titolarità della gestione dell'investimento. Per le tratte che riguardano Ciclovie turistiche, l'attività è stata coordinata con quella della DG Strade ed autostrade.

Tabella n. 40 Stato delle erogazioni dei finanziamenti programmate ex d. m. n. 481/2016

Regione/Provincia autonoma	Finanziamento statale complessivo	Finanziamento erogato	Finanziamento da erogare	Avanzamento del programma
Abruzzo	298.480,99	119.392,40	179.088,59	40%
Basilicata	191.236,55	76.494,62	114.741,93	40%
Calabria	272.477,05	108.990,82	163.486,23	40%
Campania	601.164,41	240.465,76	360.698,65	40%
Emilia-Romagna	1.281.571,97	1.153.414,77	128.157,20	90%
Friuli-Venezia Giulia	379.197,18	151.678,87	227.518,31	40%
Lazio	1.080.972,70	432.389,08	648.583,62	40%
Liguria	500.165,68	475.157,39	25.008,29	95%
Lombardia	1.942.672,04	1.845.538,44	97.133,60	95%
Marche	422.659,74	295.861,81	126.797,93	70%
Molise	167.135,74	66.854,30	100.281,44	40%
P.A. Bolzano	251.090,70	251.090,70	€ 0,00	100%
P.A. Trento	225.749,03	90.299,61	135.449,42	40%
Piemonte	796.364,20	783.546,60	€ 0,00	98%
Puglia	525.056,62	367.539,64	157.516,98	70%
Sardegna	313.649,20	125.459,68	188.189,52	40%
Sicilia	576.181,48	230.472,59	345.708,89	40%
Toscana	1.033.950,34	413.580,14	620.370,20	40%
Umbria	276.229,99	(*)	(*)	(*)
Valle d'Aosta	169.417,87	67.767,14	101.650,73	40%
Veneto	1.036.746,66	725.722,66	311.024,00	70%
Totale	12.342.170,14	8.021.717,02	4.320.453,12	65%

Fonte: MIT – DG Sicurezza stradale

Nella tabella sopra riportata è illustrato lo stato dell'arte dei finanziamenti a valere sulle risorse assegnate ex d. m. n. 481/2016, dal quale emerge chiaramente come solo 5 Regioni (Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia-Romagna e PA Bolzano,) abbiano ottenuto più del 90 per cento dei finanziamenti. Altre Regioni, invece, si collocano ancora agli step di partenza con uno stato di avanzamento fermo al 40 per cento.

I ritardi accumulati nella presentazione del programma degli interventi, in ragione delle difficoltà incontrate dagli enti per la progettazione, oltre che nell'avvio degli stessi hanno comportato evidenti ricadute nel completamento dei finanziamenti per le opere. In merito a ciò, sin dall'inizio dell'istruttoria, la DG Sicurezza stradale ha fatto presente di avere in corso un monitoraggio (attraverso la raccolta di elementi informativi e documentazione all'interno di una banca dati della stessa DG), allo scopo di poter seguire, puntualmente, lo stato di avanzamento delle opere finanziate, anche in considerazione del fatto che la seconda rata, in base alle Convenzioni stipulate, poteva essere erogata solo a seguito della dimostrazione dell'avvenuto utilizzo dell'80 per cento delle risorse necessarie. Anche in sede di audizione informale (7 luglio 2023), l'Amministrazione ha fatto presente di essere intenzionata, nel caso le situazioni di blocco dell'avvio degli interventi si dovessero protrarre, a stralciare dal programma tali interventi con una rimodulazione complessiva delle risorse.

Gli esiti del suddetto monitoraggio¹⁰ hanno evidenziato, altresì, che i ritardi sono stati spesso dovuti all'annullamento delle gare, per mancanza del possesso di alcuni requisiti da parte delle ditte concorrenti, alla sospensione dei cantieri, alla presenza di traffico veicolare non prevedibile, a ritardi nell'approvazione delle varianti di progetto, oltre alla rimodulazione delle tempistiche, causa Covid.

Nella tabella che segue la DG Sicurezza Stradale ha ricostruito, distinto per regione, lo stato di avanzamento fisico e non procedurale degli interventi realizzati con cofinanziamento regionale, ai sensi del d. m. n. 481/2016. Dalla lettura dei dati emerge che, al momento della rilevazione (maggio 2023), erano stati ultimati 24 km di percorsi ciclopedonali e 58 km di percorsi ciclabili dei quali la quota principale è da ascrivere alle Regioni Puglia (con 9,36 km) e Piemonte (con 7,39 km), seguite dalla Campania (4,32 km) e dalla Regione Marche (3,14 km). Colpisce il dato nullo registrato per le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Lazio, Sardegna e le PPAA di Trento e Bolzano, a fronte di finanziamenti erogati rispettivamente all'Abruzzo

¹⁰Il sistema di monitoraggio utilizzato dalla DG Sicurezza stradale raccoglie i seguenti dati: regione competente, amministrazione locale ammessa a finanziamento, provincia, nome dell'intervento, indicatore di realizzazione fisica, stato dell'intervento (avviato, non avviato, in corso, realizzato), data inizio intervento, data fine intervento, costo complessivo dell'intervento, costo a carico dell'ente attuatore e costo a carico del Ministero.

per 119.392,40 euro, alla Basilicata per 76.494,62 euro, alla Calabria per 108.990,82 euro, al Lazio per 432.389,08 euro, alla Sardegna per 125.459,68 euro e alle PPAA di Trento e Bolzano, rispettivamente per 90.299,61 euro e 251.090,70 euro. Il numero complessivo degli attraversamenti pedonali realizzati su tutto il territorio nazionale a valere sulle risorse distribuite in forza del d.m. n. 481 del 2016 è di 55, dei quali 16 la Regione Abruzzo e 15 la Regione Marche seguite dal Veneto con 12 attraversamenti.

Tab. n. 41 Indicatori di realizzazione fisica degli interventi cofinanziati dalle regioni ex d. m. n. 481/2016

Regione	Indicatori di realizzazione fisica intervento (previsti/realizzati)							
	Piste ciclabili (km)	Percorsi pedonali (km)	Percorsi ciclo-pedonali (km)	Numero attraversamenti ciclabili	Numero attraversamenti pedonali	Numero attraversamenti ciclopedonali	Passarelle/sottopassi	Interventi inerenti la segnaletica
Abruzzo	0	1,6	0	0	16	1	2	4
Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0
Campania	4,322	0	0	1	0	0	0	1
Calabria	0	0	0	0	0	0	0	0
Emilia-R.	3,23	0	11,17	0	0	59	1	1
Friuli-V. G.	7	0	0	0	0	0	0	0
Lazio	0	2,45	0	0	6	0	0	0
Liguria	2,01	0	1,08	0	0	0	0	0
Lombardia	1,575	0,132	1,586	0	0	4	0	0
Marche	3,142	0,09	0	0	15	0	1	2
Molise	0,74	0,56	0	0	0	0	1	0
PA Bolzano	0	0	0,235	0	0	0	1	0
PA Trento	0	0	1,3	0	0	0	0	0
Piemonte	7,392	0	4,94	0	5	1	0	5
Puglia	9,365	0	0	0	0	0	0	3
Sardegna	0	0	0,93	0	0	0	1	0
Sicilia	2,1	1,68	1,2	10	0	0	0	12
Toscana	15	0	0	0	0	0	0	0
Valle d'Aosta	0,389	0,438	0,527	0	1	0	2	1
Veneto	1	2,66	0,6	0	12	2	1	5
TOTALE	58	10	24	11	55	67	10	34

Fonte: MIT - DG Sicurezza stradale

Nella tabella di seguito riportata sono stati ricapitolati dalla competente DG gli interventi finanziati con risorse a valere sul d. m. n. 481/2016, che, secondo quanto asserito dalla stessa, precedevano temporalmente gli interventi relativi alle ciclovie turistiche, il cui *iter*

di approvazione del tracciato e relativa progettazione “comportava tempi più lunghi”. Nello spirito di collaborazione fra strutture ministeriali interessate alla gestione in esame, la stessa DG, di conseguenza, ha provveduto ad una ricognizione di eventuali tratti di ciclovie realizzati nell’ambito delle risorse di cui al già menzionato decreto, per poter fornire elementi, con una cadenza semestrale, alla competente Direzione generale per le strade e le autostrade, onde evitare possibili sovrapposizioni e/o duplicazioni.

Tabella n. 42 Tratte di Ciclovie turistiche realizzate con risorse ex d. m. n. 481/2016

Regione	Elenco interventi di cui al DM 481 inseriti in tratti di ciclovie turistiche		
Friuli-Venezia Giulia	Comuni di Turriaco e San Canzian d'Isonzo	Realizzazione del tronco Turriaco-San Canzian d'Isonzo della Ciclovie dell'Isonzo	NON AVVIATO
Liguria	Comune di La Spezia	Collegamento dell'itinerario ciclabile tirrenico tra via Zara e viale	IN CORSO
Lombardia	Comune di Cremona	Messa in sicurezza di tratto della Ciclabile Vento - realizzazione di passerella ciclopedonale di attraversamento del canale navigabile nei pressi delle chiuse del porto canale di Cremona e ampliamento sedime arginale di via Riglio per inserimento percorso ciclopedonale	REALIZZATO
Lombardia	Comune di Gussola	Completamento pista ciclabile in piazza Comaschi e via Madonnina e sua connessione con il percorso arginale della ciclovie Vento.	REALIZZATO
Lombardia	Comune di Pavia	Tracciato ciclovie Vento: tratto Pavia - Travacò Siccomario.	REALIZZATO
Lombardia	Comune di Milano	Realizzazione di tratto della ciclovie Vento lungo il Naviglio Pavese sino alla Darsena.	IN CORSO
Puglia	Province di Brindisi e Taranto	"Messa in sicurezza itinerario ciclabile tra Monte Fellone in Martina Franca (TA), Villa Castelli (Br) e Grottaglie (Ta)' quale lotto funzionale del V stralcio progetto della ciclovie dell'acquedotto pugliese "Locorotondo-Grottaglie".	IN CORSO
Sardegna	Comune di Olbia	Lavori di realizzazione di un percorso ciclopedonale tra il "Ponte di ferro" e l'aeroporto "Costa Smeralda" compresa la diramazione di via Macerata.	NON AVVIATO
Toscana	Comuni di San Giovanni Valdarno, Monteverchi e Bucine.	Sistema integrato ciclopedonale dell'Arno zona fondovalle Valdarno Superiore: itinerario San Giovanni Valdarno - Levane.	IN CORSO

Fonte: Mit DG Sicurezza stradale

Alla data dell’osservazione risultava la situazione illustrata nella tabella sopra riportata, riguardante tratti di competenza inseriti nell’ambito di ciclovie turistiche.

A fronte della ricognizione effettuata dalla DG sullo stato degli interventi finanziati ex d. m. n.481/2016, la DG aveva nel maggio 2023 intrapreso un serie di istruttorie con le Regioni che risultassero non aver ancora avviato i progetti ed in particolare con l' Abruzzo, la Calabria, la Campania, il Friuli VG, il Lazio, la PA di Bolzano, la Sardegna, la Toscana e la Valle d' Aosta. In caso di mancata risposta la Dg avrebbe dovuto provvedere allo stralcio delle già menzionate posizioni ed alla rimodulazione del programma degli interventi. Sul punto deve sottolinearsi che erano già stati fissati termini improrogabili per l'invio della documentazione mancante e che questo procrastinare le scadenze per le amministrazioni non ha giovato certo alle tempistiche di realizzazione degli interventi.

Con d. m. del 27 dicembre 2017, n. 468 sono state ripartite le risorse di cui all'art. 1, c. 640 della legge n. 208/2015, pari a 14.787.683,69 euro, di cui 10.219.320,40 euro a valere sul cap. 7582 ed euro 4.568.363,29 euro a valere sul cap. 7333 (cfr. infra-stesso cap.). Anche in questo caso le risorse statali rappresentano il 50 per cento del costo complessivo del finanziamento di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale di ciclisti in comuni con pop. residente > 20.000 ab. o dei comuni capoluogo, ovvero la realizzazione di piste ciclabili, di sottopassi e incroci semaforizzati e messa in sicurezza di percorsi già esistenti. In particolare, con il citato decreto di riparto è stata suddivisa per tutte le regioni una quota fissa di 150.000,00 euro, alla quale si è aggiunta una quota calcolata sulla base di un coefficiente variabile, determinato in proporzione al costo sociale dei ciclisti e feriti per incidente stradale di ciascun ente territoriale.

Come già in precedenza osservato, la gestione degli interventi finanziati con le risorse a valere sui capitoli indicati è ripartita fra la DG Sicurezza stradale (cap. 7333) e la DG strade e autostrade (cap. 7582). A tal riguardo, nel corso dell'istruttoria è stato rappresentato che si è cercata, in via collaborativa, la definizione delle competenze delle due Direzioni generali interessate, addivenendosi ad una soluzione concertata che ha conservato in capo alla DG Sicurezza stradale l'intero complesso delle attività tecnico amministrative (nelle quali rientrano: l'istruttoria comprensiva della verifica della coerenza e conformità dei progetti presentati dalle regioni alle disposizioni del d. m. n. 468/2017; la sottoscrizione delle Convenzioni; l'analisi delle questioni e delle problematiche relative all'attuazione delle disposizioni anche convenzionali; l'esame delle richieste di erogazione delle quote di finanziamento, comportante la verifica della documentazione trasmessa dalle regioni e la rendicontazione delle risorse spese; il pagamento delle quote a valere sul cap. 7333 e la richiesta di pagamento per quelle a valere sul ca. 7582, fatto salvo il pagamento delle quote del finanziamento statale di pertinenza della DG Strade e autostrade, in quanto a valere sulle risorse del cap. 7582.

Per l'attuazione del citato d. m. n. 468/2017 sono state sottoscritte 14 Convenzioni con le regioni e PPAA che hanno presentato la delibera di Giunta di approvazione degli interventi entro il termine, individuato originariamente nel 12 settembre 2018, poi differito al 30 novembre dello stesso anno, in forza del d. m. n. 402/2018, ed ulteriormente prorogato al 31 gennaio 2019 con provvedimento ministeriale n. 550 del 21 dicembre 2018. I criteri sulla base dei quali le regioni hanno potuto procedere alla selezione degli interventi sono stati fissati all'art. 8 del d. m. 468/2017. Essi sono basati sull'effettiva esigenza di riduzione dei rischi, evidenziati nell'analisi di incidentalità e sull'efficacia dell'intervento, in relazione all'eliminazione o riduzione dei rischi, nonché sulle possibilità di concorso degli enti beneficiari.

La tabella sotto riportata riepiloga lo stato di realizzazione fisica degli interventi finanziati a valere sulle risorse destinate con d. m. n. 468/2017 ed è possibile dalla lettura dei dati ivi riportati arguire che risultano alla data della rilevazione realizzati 96 km di piste ciclabili.

Tab. n. 43 Indicatori di realizzazione fisica interventi ex d. m. n. 468/2017

Indicatori di realizzazione fisica	
Piste ciclabili (km)	96
Percorsi ciclo-pedonali (km)	5
Numero attraversamenti ciclabili	269
Numero attraversamenti pedonali	11
Numero attraversamenti ciclo-pedonali	46
Passarelle/sottopassi	11
Interventi inerenti alla segnaletica	8

Fonte: Mit

Le Regioni Basilicata, Calabria, Molise, la PA di Bolzano, le Regioni Umbria e Valle d'Aosta non hanno presentato la delibera di Giunta. In particolare, per la Regione Umbria la revoca del finanziamento, disposta con provvedimento dell'8 ottobre 2018, non ha comportato la necessità di richiesta di restituzione di alcunché. Per quanto riguarda la Regione Molise i ritardi accumulati nella presentazione documentazione necessaria alla sottoscrizione della Convenzione hanno comportato la sua adozione tardiva, solo in data 18 ottobre 2022, cui ha fatto seguito l'approvazione con decreto del 20 ottobre 2022 in vista dell'erogazione della

prima quota. Per le altre regioni e PA la DG competente ha proceduto al disimpegno delle relative somme.

Di seguito si riporta la tabella che espone i dati relativi allo stato dei finanziamenti erogati dal Mit e dalle regioni sulla base degli aggiornamenti dalle stesse forniti. Come appare evidente, mentre per la Regione Molise l'Amministrazione è addivenuta alla stipula, sebbene tardiva, della Convenzione, in data 18 ottobre 2022, per le altre Regioni Basilicata, Calabria, PA Bolzano, Umbria e Valle d'Aosta non è stato altrettanto possibile, in quanto non hanno presentato la delibera di Giunta entro il 31 gennaio 2021 e, quindi, si è reso necessario il disimpegno delle risorse ammontanti a complessivi 1.505.233,86 euro, a non ancora intervenuto alla data del maggio 2023.

Tabella n. 44 Lo stato dei finanziamenti ex d. m. n. 468/2017 cap. 7333 e cap. 7582

Regione/Provincia autonoma	Finanziamento statale complessivo (7333+7582)	Finanziamento DGSSA (Cap. 7333)	Finanziamento erogato Cap. 7333	Finanziamento da erogare	Avanzamento del programma
Abruzzo	291.787,24	90.141,91	36.056,76	54.085,15	40%
Basilicata	183.951,32	56.828,13	--	--	--
Calabria	230.922,39	71.338,92	--	--	--
Campania	461.561,34	142.590,27	57.036,11	85.554,16	40%
Emilia-Romagna	2.115.129,62	699.767,13	489.836,99	209.930,14	70%
Friuli-Venezia Giulia	497.501,98	153.693,43	61.477,37	92.216,06	40%
Lazio	652.994,22	201.729,69	80.691,88	121.037,81	40%
Liguria	360.731,74	111.440,96	24.714,42	111.440,96	0%
Lombardia	2.869.374,69	886.436,73	202.491,85	--	100%
Marche	448.990,85	138.706,87	55.482,75	83.224,12	40%
Molise	159.899,41	49.397,77	18.535,82	30.861,95	38%
P.A. Bolzano	335.880,95	103.763,80	--	--	--
P.A. Trento	269.406,50	83.227,83	33.291,13	49.936,70	40%
Piemonte	889.674,54	274.847,41	261.105,03	13.742,38	95%
Puglia	560.520,47	173.161,75	69.264,70	103.897,05	40%
Sardegna	246.524,05	76.158,74	30.463,50	45.695,24	40%
Sicilia	480.526,32	148.449,13	68.525,05	79.924,08	46%
Toscana	1.274.363,54	393.689,49	157.475,80	236.213,69	40%
Umbria	236.941,05	73.198,27	--	--	--
Valle d'Aosta	162.276,81	50.132,22	--	--	--
Veneto	1.908.724,66	0,00	235.865,14	353.797,71	40%
Totale	14.787.683,69	4.568.363,30	1.882.314,30	2.026.818,54	56%

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

In ordine alla situazione dei finanziamenti erogati dalle regioni agli enti locali la DG della sicurezza stradale ha provveduto a raccogliere elementi aggiornati al maggio 2023 circa la ripartizione delle risorse, come rappresentata nella tabella di seguito riportata.

Tabella n. 45 – Stato delle erogazioni regionali agli enti locali

REGIONE	COSTO COMPLESSIVO	FINANZIAMENTO STATALE	IMPORTO TOTALE REGIONALE FINORA EROGATO
Abruzzo	594.221,78	296.800,00	74.320,00
Basilicata	401.236,55	191.236,55	28.685,40
Calabria	544.954,10	272.477,05	0,00
Campania	1.226.499,87	601.000,00	308.451,94
Emilia-R.	4.094.828,34	1.250.000,00	945.220,13
Friuli-V. G.	779.197,18	400.000,00	0,00
Lazio	2.027.106,75	1.013.553,38	207.349,72
Liguria	1.026.915,00	500.165,00	452.490,80
Lombardia	3.884.410,20	1.961.533,06	1.615.947,84
Marche	1.072.743,64	422.659,74	410.000,06
Molise	346.783,20	167.135,74	0,00
P.A. Bolzano	1.772.164,80	251.090,70	1.771.351,62
P.A. Trento	850.000,00	225.749,03	90.299,61
Piemonte	2.144.942,46	799.760,84	783.546,61
Puglia	3.375.056,62	525.056,62	1.695.442,88
Sardegna	1.983.094,20	313.649,20	0,00
Sicilia	845.765,96	401.424,13	304.731,06
Toscana	2.500.000,00	1.033.950,34	800.000,00
Valle d'Aosta	493.559,61	166.821,29	71.510,96
Veneto	2.435.250,00	504.410,00	498.580,00

Fonte: MIT – DG Sicurezza stradale

Alla luce del monitoraggio effettuato dalla suddetta Direzione Generale nei confronti delle Regioni, sono emerse alcune criticità che le stesse hanno rappresentato e riguardanti, fra l'altro: la necessità di una revisione delle tempistiche di attuazione, a seguito delle emergenza da Covid-19; i ritardi legati alle varianti di progetto e all'acquisizione degli strumenti urbanistici e delle necessarie autorizzazioni; l'annullamento delle gare d'appalto, per mancanza dei requisiti richiesti alle ditte appaltatrici; la sospensione dei cantieri ecc..

Infine, per quanto riguarda la situazione della distribuzione fra gli enti locali delle risorse regionali, la stessa Direzione ha fornito una tabella che si riporta in appendice al presente referto, nella quale risulta una distinzione percentuale delle spese sostenute dai diversi comuni interessati.

5.1 La valutazione dell'efficienza ed efficacia degli interventi

In ordine alla valutazione di efficacia ed efficienza degli interventi, come rappresentato dalla competente Direzione Generale della sicurezza stradale, in attesa della fase realizzativa, sono stati raccolti i dati necessari alla valutazione dell'efficienza da realizzarsi attraverso l'analisi costi-efficacia e l'analisi benefici-costi. Per queste analisi è necessario conoscere, alla luce di una verifica già condotta, la variazione percentuale di incidentalità derivante dai singoli interventi e, inoltre, occorre la conoscenza del valore monetario associato alle diverse tipologie di incidenti. La valutazione dell'efficacia di un intervento si basa sull'individuazione e quantificazione delle variazioni registrate dei livelli di sicurezza a seguito della sua realizzazione.

Tenuto conto del fatto che con il metodo *before-after* semplice, che è stato scelto dall'Amministrazione, occorrono i dati di incidentalità dei tre anni precedenti e dei tre successivi al termine degli interventi oggetto di verifica, sarebbe stato possibile applicare tale metodo ove le amministrazioni competenti avessero puntualmente inviato la documentazione a tal fine richiesta, solo per gli interventi ultimati nel 2018¹¹.

A tal fine, in ogni caso, l'Amministrazione ha predisposto schede per la raccolta di dati sull'incidentalità del periodo considerato dall'analisi, che sono state inviate agli enti locali e, nel caso di indisponibilità da parte di questi ultimi, i dati sono stati ottenuti dalle comunicazioni Istat, con una richiesta specifica di dettaglio a livello comunale.

Sul punto, la Sezione auspica una quanto più celere realizzazione delle valutazioni dei progetti in essere, attesa la ricaduta delle stesse sull'attuazione degli interventi PNRR.

5.2. Dati Istat sugli incidenti stradali relativi anche alla circolazione ciclistica

Ai fini di completezza del quadro istruttorio, si è ritenuto utile fare riferimento ai dati elaborati dall'Istituto nazionale di statistica, acquisiti direttamente dal sito istituzionale.

¹¹ Ai fini dell'analisi costi-efficacia deve essere condotta un'analisi di efficacia e deve essere nota la variazione percentuale di incidentalità causata dall'intervento (CMF Crash Modification factor); per lo svolgimento dell'analisi benefici-costi è richiesta, inoltre, la conoscenza della stima del valore monetario associato alla gravità degli incidenti occorsi. La scelta del metodo di valutazione dipende: dall'indicatore individuato per il monitoraggio (morti, feriti ed incidenti), dai periodi durante i quali viene svolto, dagli elementi sottoposti al monitoraggio. I metodi a disposizione per questo tipo di analisi sono tre: *Before after semplice* con il monitoraggio degli elementi interessati prima e dopo l'intervento, *Before after con il gruppo di confronto* che attiene ad elementi altri dall'intervento e infine il *Before after cross section* in cui il confronto è fra il soggetto sottoposto all'intervento e quello non.

Alla luce della ricerca condotta in materia di incidenti stradali, pubblicata da Istat nel luglio del 2023, con aggiornamenti al 2022, (a partire da maggio 2020 ha incluso tra le variabili di rilevazione i nuovi veicoli “monopattino elettrico” e “bicicletta elettrica”) risulta che gli incidenti stradali, con lesioni a persone, che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico sono stati 2.929 nel 2022, in incremento rispetto all’anno precedente, allorquando assommavano a 2.101 e per evidenti ragioni, connesse all’emergenza pandemica da Covid 19, decisamente quadruplicati rispetto al dato del 2020 (564 rilevati a partire da maggio dello stesso anno). Le vittime sono state 16, mentre nel 2021 erano state 9, più un pedone investito e deceduto. I feriti tra conducenti e passeggeri su monopattino sono stati 2.787 (2.699 conducenti e 88 passeggeri), mentre i conducenti illesi sono stati 221, 131 i feriti tra i pedoni investiti.

Per quanto riguarda le biciclette elettriche, i dati esposti dall’Istat nella stessa ricerca dimostrano che nel 2022 sono state coinvolte in 1.113 sinistri (691 nel 2021 e 240 nel 2020), con 20 vittime tra conducenti e passeggeri dei mezzi e 1 pedone deceduto (13 le vittime nel 2021 e 6 nel 2020), 1.077 feriti e 34 pedoni infortunati. Le biciclette non elettriche coinvolte in incidenti sono state 15.981, in aumento rispetto al 2021, allorquando erano 15.771, e, ovviamente, anche rispetto al 2020 (13.240) con 185 morti e 2 pedoni deceduti (211 nel 2021 e 169 nel 2020), 15.600 feriti e 378 pedoni feriti.

Nell’anno di rilevamento (2022) in totale sono stati registrati 17.094 incidenti con biciclette (elettriche e non) e 2.929 quelli con monopattini, che hanno causato complessivamente 221 vittime e 3 pedoni deceduti, oltre a 19.462 feriti, con 541 pedoni investiti e feriti. Rispetto all’anno precedente le vittime sono aumentate per tutti gli utenti della strada, fatta eccezione per i conducenti di biciclette. Per le biciclette e le biciclette elettriche le vittime tra gli utenti sono state 205, in diminuzione rispetto al 2021, allorquando erano 220 (-6,8%). Sono aumentati, invece, i decessi tra gli utenti di monopattini elettrici (16 casi nel 2022, contro 9 nel 2021).

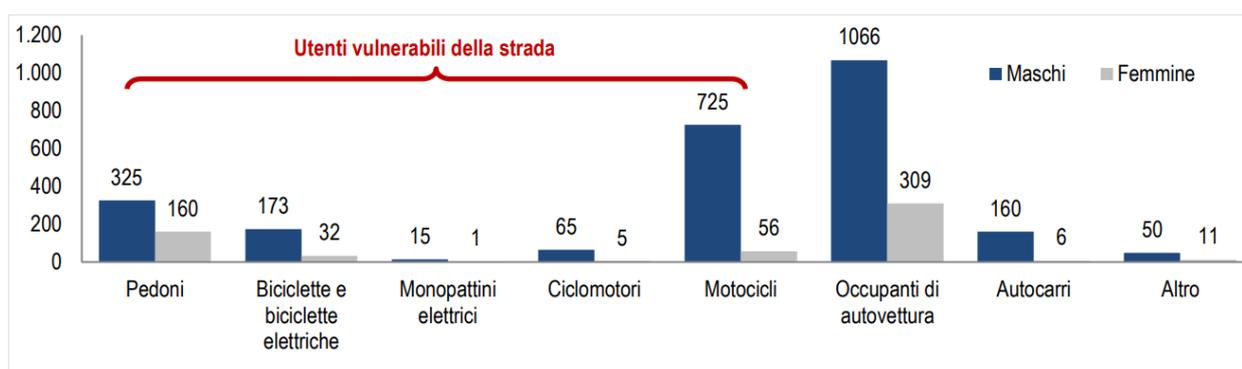
Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada evidenziano rischi più elevati per gli utenti vulnerabili rispetto a quelli di altre categorie. L’indice di mortalità per i pedoni, pari a 2,7 ogni 100 incidenti per investimento di pedone, è 4,4 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,6). Il valore dell’indice di mortalità riferito ai conducenti e passeggeri di biciclette, elettriche e non, e di monopattini è, invece, 1,9 volte più alto (1,1 morti ogni 100 incidenti).

Gli obiettivi fissati per il decennio della sicurezza stradale 2021-2030 consistono, fra l’altro, nel dimezzamento del numero delle vittime e dei feriti gravi entro il 2030. Giacché il 2020 è stato un anno eccezionale, caratterizzato dagli effetti dell’emergenza da Covid-19, si è

scelto di non utilizzarlo ai fini del monitoraggio dei progressi nella sicurezza stradale nel decennio in corso. Pertanto, l'anno utilizzato da tutti i Paesi Ue per analizzare, nel tempo, le variazioni in termini di mortalità e lesività è stato il 2019. Le categorie di utenti della strada che hanno registrato le diminuzioni meno consistenti, in termini di mortalità, o in alcuni casi persino aumenti, sono state quelle dei motociclisti (-17,8% dal 2010 e +11,9 dal 2019), dei ciclisti (-17,4% dal 2010, -13,4% dal 2019) e dei pedoni (-21,7% dal 2010, -9,0% dal 2019), come illustrato nella tabella sotto-riportata di Fonte Istat.

Grafico n. 5 – Situazione incidenti mortali anno 2022

FIGURA 5. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA E GENERE (a). Anno 2022, valori assoluti



(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici. Sono inclusi nella categoria Altri utenti della strada: Autobus o filobus in servizio urbano, Autobus di linea o non di linea in extraurbana, Tram, Macchine agricole, Motocarri e motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli ignoti perché datati alla fuga, Quadricicli.

5.3. L'Appennino bike Tour

In ordine al percorso ciclo turistico appenninico "Appennino bike Tour" deve evidenziarsi che esso non rientra fra le tratte ricomprese nel SNCT, non essendo stata avanzata alcuna richiesta in tal senso ed anche in ragione delle caratteristiche altimetriche, non compatibili con i requisiti previsti per le ciclovie turistiche in termini di pendenze longitudinali. Se ne riferisce, tuttavia, in considerazione della rilevanza nell'ambito delle attività gestionali analizzate.

A seguito degli incontri intervenuti con il Presidente dell'Appennino bike tour Asd, ente promotore dell'itinerario, e con i rappresentanti dell'Anci, in vista della definizione delle modalità di assegnazione dei fondi per la segnaletica da installare sul percorso (complessivi 2.600 km e che coinvolge 300 comuni, 44 tappe che si snodano dal Comune di Altare (SV) al Comune di Alia (PA), si è proceduto, a valle della presentazione della planimetria dell'itinerario e dei comuni attraversati, all'adozione di un decreto per l'assegnazione dei fondi. Tale decreto ministeriale n. 232 è stato adottato in data 22 luglio 2022 e con esso sono state definite le modalità di erogazione delle anzidette risorse.

Come accennato sopra, poiché le risorse del Fondo, relative al cap. 7585, non erano state conservate dall'allora competente Direzione Generale, la DG sicurezza stradale ha chiesto all'UCB di poter rimodularle con assegnazione delle stesse a titolo di residui di stanziamento per l'es. 2023. L'Ufficio centrale di bilancio c/Mit ha concesso la disponibilità delle risorse con nota del 27 gennaio 2022.

In data 30 marzo 2023, alla stregua del suddetto decreto n. 232/2022, è stata stipulata la convenzione con il Comune di Gaggio Montano (BO)¹², al quale è stata attribuita, in qualità di comune capofila, la competenza per l'affidamento della fornitura e posa in opera della segnaletica stradale lungo tutto l'itinerario. Il comune ha approvato, con delibera del 18 marzo 2023, la convenzione, la cui durata è prevista fino al 30 novembre 2025, con un controvalore pari a 2 mln di euro, dei quali 300.000 euro da trasferire all'atto dell'entrata in vigore della convenzione e 1,7 mln all'aggiudicazione della gara di appalto, sulla base di un bando di gara da concordare con il Ministero, che ha facoltà di effettuare verifiche in loco.

A tale ultimo riguardo, vale la pena precisare che, come emerso anche in sede di audizione informale, sebbene la DG Sicurezza stradale sia più che consapevole dell'importanza dell'effettuazione di sopralluoghi nei cantieri, anche al fine di dimostrare la presenza partecipativa oltre che di verifica e controllo da parte dell'Amministrazione centrale, tuttavia, la carenza di risorse umane e finanziarie a tal fine destinate, anche negli uffici statali aventi sede nelle regioni, rende impossibile la loro effettuazione. In generale, come previsto altresì dalla convenzione con il Comune di Gaggio Montano, le verifiche sono demandate ai comuni beneficiari dei finanziamenti, oltre che responsabili in toto per la regolare esecuzione dei lavori, della quale devono fornire rendicontazione trimestrale sullo stato di avanzamento.

6. L'attuazione del d. m. 29 dicembre 2016, n. 481

Alla stregua di quanto disposto dal d. m. 10 novembre 2016, n. 440¹³, che ha destinato la somma di euro 12.348.428,93 al cofinanziamento, nella misura max del 50 per cento, di interventi volti alla sicurezza stradale per itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, compresi

¹² Con decreto 146 del 7 aprile 2023 è stata approvata e resa esecutiva l'anzidetta Convenzione ed è stato disposto il relativo impegno di spesa

¹³ Con decreto 10 novembre 2016, n. 440 è stata destinata la somma di euro 12.348.428,93 al cofinanziamento nella misura del 50 per cento del costo della progettazione e della realizzazione di interventi di sicurezza stradale per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali ivi compresi i percorsi del SNCT, ripartiti fra le regioni secondo il Piano allegato al decreto n. 481/2016, in coerenza con i criteri del Piano nazionale di sicurezza stradale previsto dalla l. n. 144/1999 e dalle successive modifiche ed integrazioni recate dalla l. 9 agosto 2013, n. 98.

quelli del sistema nazionale delle ciclovie turistiche, è stato adottato il d. m. 29 dicembre 2016, n. 481 che ha ripartito, con criteri analoghi a quelli in precedenza utilizzati per il PNSS, fra le regioni e province autonome la somma complessiva di 12.348.426,00 euro¹⁴.

La quota fissa per tutte le regioni è stata di 150.000 euro (totale 3,15 mln di euro), mentre la quota variabile è stata assegnata in proporzione al costo sociale dei pedoni e ciclisti morti e feriti nelle diverse aree del territorio nazionale risultanti dai dati Istat (v. paragrafo precedente) La ripartizione è stata oggetto di approvazione specifica in sede di Conferenza unificata del 22 dicembre 2016. La restante quota del finanziamento (50 %) doveva essere assicurata dagli enti del territorio, ancor prima della selezione degli interventi da finanziare con le risorse statali. I criteri di selezione indicati all'art. 6 del decreto riguardano: 1) le effettive esigenze di riduzione del rischio emerse dall'analisi di incidentalità (di cui all'art. 2 dello stesso decreto); 2) l'efficacia in relazione alle anzidette esigenze; 3) l'effettiva possibilità del concorso finanziario degli enti beneficiari.

Gli interventi finanziati riguardavano la realizzazione di: 1) piste ciclabili in funzione anche di disimpegno della sede stradale promiscua; 2) percorsi pedonali e attraversamenti semaforizzati, con isole pedonali; 3) messa in sicurezza di percorsi già esistenti; 4) creazione di percorsi ciclopedonali protetti o con esclusione del traffico motorizzato; 5) progetti per una mobilità sicura e sostenibile, monitoraggio dei risultati, valutazione della loro efficacia e condivisione dei risultati delle diverse esperienze maturate.

Il decreto individua, fra l'altro, quali soggetti destinatari delle risorse gli enti territoriali (regioni, province ed enti locali), i cui progetti siano stati selezionati, in quanto titolari delle funzioni e dei compiti amministrativi necessari per la realizzazione degli istessi, sottoposti al controllo e alla vigilanza della regione di competenza.

Alla luce di quanto riportato nella tabella di seguito esposta, può osservarsi che il piano di riparto, approvato con d. m. n. 481/2016, ha assegnato, sulla scorta di un coefficiente di riparto specificatamente individuato in base alle analisi di incidentalità effettuate, i finanziamenti più elevati a favore delle Regioni Lombardia (1,94 mln di euro), Emilia Romagna (1,28 mln di euro) e Lazio (1 mln di euro). Le risorse sono state erogate a valere sul cap. 7584, in parte riferite all'es. 2016 (9.888.395,00 euro di cui 2.545.026,00 in conto residui 2015) e per la restante parte agli esercizi finanziari 2017 e 2018.

¹⁴ La somma destinata al cofinanziamento dal d. m. 440/2016 era 12.348.428,93 euro e da ripartire in base al costo sociale degli incidenti stradali con pedoni e ciclisti coinvolti.

Tabella n. 46- Piano di riparto regionale d. m. n. 481/2016

Regione /Provincia autonoma	Quota fissa (A)	Coefficiente riparto quota variabile	Quota variabile 2016 (B)	Finanziamento assegnato 2016 (A+B)	Finanziamento assegnato 2017	Finanziamento assegnato 2018	Finanziamento complessivo
Piemonte	150.000,00	0,070269	473.500,28	623.500,28	86.724,24	86.139,68	796.364,20
Valle d'Aosta	150.000,00	0,002111	14.224,75	164.224,75	2.605,34	2.587,78	169.417,87
Lombardia	150.000,00	0,194889	1.313.239,06	1.463.239,06	240.527,13	238.905,85	1.942.672,04
P.A. Bolzano	150.000,00	0,010990	74.054,96	224.054,96	13.563,58	13.472,16	251.090,70
P.A. Trento	150.000,00	0,008235	55.490,68	205.490,68	10.163,43	10.094,92	225.749,03
Veneto	150.000,00	0,096402	649.594,75	799.594,75	118.976,94	118.174,97	1.036.746,66
Friuli-Venezia Giulia	150.000,00	0,024917	167.900,59	317.900,59	30.751,94	30.544,65	379.197,18
Liguria	150.000,00	0,038068	256.517,22	406.517,22	46.982,57	46.665,89	500.165,68
Emilia-Romagna	150.000,00	0,123018	828.943,88	978.943,88	151.825,74	150.802,35	1.281.571,97
Toscana	150.000,00	0,096098	647.546,28	797.546,28	118.601,75	117.802,31	1.033.950,34
Umbria	150.000,00	0,013723	92.470,99	242.470,99	16.936,58	16.822,42	276.229,99
Marche	150.000,00	0,029642	199.739,50	349.739,50	36.583,42	36.336,82	422.659,74
Lazio	150.000,00	0,101210	681.992,96	831.992,96	124.910,85	124.068,89	1.080.972,70
Abruzzo	150.000,00	0,016142	108.771,17	258.771,17	19.922,05	19.787,77	298.480,99
Molise	150.000,00	0,002543	17.135,74	167.135,74	3.138,51	3.117,35	173.391,60
Campania	150.000,00	0,049048	330.504,80	480.504,80	60.533,82	60.125,79	601.164,41
Puglia	150.000,00	0,040774	274.751,32	424.751,32	50.322,25	49.983,05	525.056,62
Basilicata	150.000,00	0,004483	30.208,23	180.208,23	5.532,81	5.495,51	191.236,55
Calabria	150.000,00	0,013315	89.721,73	239.721,73	16.433,04	16.322,28	272.477,05
Sicilia	150.000,00	0,046332	312.203,32	462.203,32	57.181,80	56.796,36	576.181,48
Sardegna	150.000,00	0,017791	119.882,79	269.882,79	21.957,21	21.809,20	313.649,20
Totale	3.150.000,00	1,00000	6.738.395,00	9.888.395,00	1.234.175,00	1.225.856,00	12.348.426,00

Fonte: MIT – DG Sicurezza stradale

6.1. Le Convenzioni regionali ex d. m. n. 481/2016

Il programma degli interventi predisposto ed approvato dalle singole regioni, ai sensi dell'art. 5 del d. m. 29 dicembre 2016, n. 481, ha costituito oggetto di convenzioni stipulate fra le stesse Regioni e il Ministero delle infrastrutture, concernenti gli impegni reciprocamente assunti per la realizzazione degli interventi, con i relativi tempi di attuazione e la disciplina delle modalità di erogazione delle risorse, nonché di svolgimento delle attività di monitoraggio e controllo. La citata disposizione prevedeva l'obbligo di stipula delle convenzioni entro 5 mesi dall'entrata in vigore del decreto n. 481 (maggio 2017), con conseguente revoca del finanziamento statale in caso di mancato rispetto del predetto termine.

Nella tabella di seguito riportata sono riepilogate le convenzioni stipulate dalle regioni e province autonome, con eccezione del Piemonte, dell'Umbria e della P.A. di Bolzano, oltre all'indicazione dell'atto di approvazione, del relativo contenuto e dell'importo del finanziamento trasferito sulla contabilità di tesoreria dell'ente interessato. Come è dato comprendere dalla lettura della tabella nessuna regione è riuscita a stipulare la convenzione nei termini originariamente prescritti. La maggior parte l'ha sottoscritta entro la fine dell'anno 2017 e qualcuna (Calabria, PA Trento e Sicilia) nel 2018; la Regione Molise ha provveduto nel 2021.

Tabella n. 47 - Convenzioni Regionali ex d. m. n. 481/2016

Regione	Numero	Data	Oggetto	Importo contribuito	Conto Tesoreria
Abruzzo	6328	18/10/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Abruzzo riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 360 del 29/6/2017	296.800,00	401/31195
Basilicata	8011	21/12/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Basilicata riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 689 del 05/07/2017	191.236,55	441/31649
Calabria	8293	14/12/2018	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Calabria riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n.466 del 12/10/2017	272.477,05	450/31789
Campania	5191	31/07/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Campania riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n.656 del 24/10/2017	601.164,41	425/31409
Emilia R.	5075	16/08/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Emilia R. riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n.927 del 28/06/2017	1.281.571,97	30864
Friuli V.G.	6922	10/11/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Friuli V.G. riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 1252 del 30/06/2017	379.197,18	305981

segue Tabella n. 47

Regione	Numero	Data	Oggetto	Importo contribuito	Conto Tesoreria
Lazio	7257	23/11/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Lazio riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 368 del 27/06/2017	1.013.553,38	348/31183
Liguria	5080	17/08/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Liguria riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 503 del 30/06/2017	500.165,68	140/32211
Lombardia	7680	06/12/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Lombardia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. X/6937 del 24/07/2017	1.942.672,04	139/30268
Marche	6327	18/10/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Marche riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 784 del 10/07/2017	422.659,74	330/31118
Molise	7396	02/11/2021	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Molise riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 51 del 08/02/2018	167.153,74	410/31207
Piemonte	-	-	-	-	-
Puglia	6331	18/10/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Puglia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 1140 del 11/07/2017	525.056,62	430/31601
Sardegna	5091	17/08/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Sardegna riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 33/15 del 04/07/2017	313.649,20	520/305983
Sicilia	1586	08/03/2018	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Sicilia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 13 del 01/02/2018	576.181,48	.515/305982

segue Tabella n. 47

Regione	Numero	Data	Oggetto	Importo contribuito	Conto Tesoreria
Toscana	6804	07/11/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Toscana riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la deliberazione di G.R. n. 712 del 26/06/2017	1.033.950,34	311/30938
Umbria	-	-	-	-	-
Valle D'Aosta	6799	07/11/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione autonoma Valle D'Aosta riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Provincia con la deliberazione di G.R. n. 923 del 10/07/2017	169.417,87	120/305980
Veneto	8097	28/12/2017	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Regione Veneto riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Provincia con la deliberazione di G.R. n. 1010 del 12/10/2017	1.008.960,00	224/30522
P.A. Bolzano					
P.A. Trento	465	24/01/2018	Rapporti tra il M.ro Infrastrutture e Trasporti e la Provincia autonoma di Trento riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui all'art.20 della legge 9 agosto 2013 n.98, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Provincia con la deliberazione di G.P. n. 1103 del 07/07/2017	225.749,03	306666
Totale				9.686.907,25	

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

Le Convenzioni hanno seguito, nella maggior parte dei casi, il modello indicato dal d. m. n. 481/2016. Le disposizioni nelle quali sono stati inseriti elementi di novità hanno riguardato, principalmente, l'importo del contributo, che per alcune regioni (Abruzzo, Lazio, Molise e Veneto), essendo costituito dalla sommatoria dei singoli contributi statali per gli interventi approvati, non coincide con quello indicato nel piano di riparto del decreto. In tal modo si è venuta a determinare una somma a residuo, rimasta nella disponibilità delle regioni, in vista di un suo successivo utilizzo, asseritamente destinato alle medesime finalità.

A parere della Sezione, da quanto sopra precisato derivava la necessità di un controllo adeguato da parte dell'Amministrazione centrale circa l'effettivo rispetto del vincolo di destinazione delle risorse a livello regionale, soprattutto lì dove gli importi di tali residui hanno fatto registrare valori elevati.

In ordine alle modalità di erogazione dei finanziamenti, le Convenzioni all'art. 8 prevedono che sia concessa, a titolo di anticipazione, una quota del 40 per cento. Solo ad avvenuta rendicontazione, da parte del responsabile del procedimento, dell'utilizzo di almeno l'80 per cento delle risorse, era stabilito si potesse fare luogo al trasferimento di un'ulteriore quota del 30 per cento. Così pure per la successiva tranches del 25 per cento; mentre il saldo del 5 per cento si prevedeva fosse trasferito alle regioni ad avvenuto collaudo delle opere.

Per quanto attiene al cronoprogramma di cui all'art. 6 delle convenzioni regionali, nella tabella di seguito riportata vengono ricostruite, per ciascuna regione, le scansioni temporali relative alle procedure approvative dei progetti, che dovevano essere completate entro 5 mesi dalla sottoscrizione della Convenzione, alle aggiudicazioni definitive degli affidamenti, da realizzare entro 9 mesi, ed infine alla consegna dei lavori da realizzare entro un anno dalla sottoscrizione della Convenzione.

Tabella n. 48 - Quadro tempistiche regionali ex d. m. n. 481/2016

Regione	Data Convenzione	Procedure approvative	Aggiudicazione definitiva	Consegna lavori
Abruzzo	18/10/2017	18/03/2018	18/07/2018	18/10/2018
Basilicata	21/12/2017	21/05/2018	21/09/2018	21/12/2018
Calabria	14/12/2018	14/05/2019	14/09/2019	14/12/2019
Campania	31/07/2017	31/12/2017	31/04/2018	31/07/2018
Emilia R.	16/08/2017	16/01/2018	16/05/2018	16/08/2018
Friuli V.G.	10/11/2017	10/04/2018	10/08/2018	10/11/2018
Lazio	23/11/2017	23/04/2018	23/08/2018	23/11/2018
Liguria	17/08/2017	17/01/2018	17/05/2018	17/08/2018
Lombardia	06/12/2017	06/05/2018	06/09/2018	06/12/2018
Marche	18/10/2017	18/03/2018	18/07/2018	18/10/2018
Molise	02/11/2021	02/04/2022	02/08/2022	02/11/2022
Piemonte	-	-	-	-
Puglia	18/10/2017	18/03/2018	18/07/2018	18/10/2018
Sardegna	17/08/2017	17/01/2018	17/05/2018	17/08/2018
Sicilia	08/03/2018	08/08/2018	08/12/2018	08/03/2019
Toscana	07/11/2017	07/04/2018	07/08/2018	07/11/2018
Umbria	-	-	-	-

segue Tabella n. 48

Regione	Data Convenzione	Procedure approvative	Aggiudicazione definitiva	Consegna lavori
Valle D'Aosta	07/11/2017	07/04/2018	07/08/2018	07/11/2018
Veneto	28/12/2017	28/05/2018	28/09/2018	28/12/2018
P.A Bolzano				
P.A. Trento	24/01/2018	24/06/2018	24/10/2018	24/01/2019

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

Nelle Convenzioni sono state disciplinate anche le attività di monitoraggio e verifica affidate al Ministero, il quale, come letteralmente riportato all'art.10, aveva il compito di verificare lo stato di svolgimento delle attività, censire gli interventi, aggiornando progressivamente il loro stato di attuazione e valutare i risultati e gli effetti delle misure poste in essere.

Le anzidette verifiche avrebbero potuto essere affidate al Tavolo di coordinamento, già costituito per i programmi attuativi del PNSS. Per il loro svolgimento le regioni si dovevano rendere disponibili, fornendo la documentazione necessaria, come pure sollecitando la collaborazione degli enti locali interessati.

Anche alle regioni, ai sensi dell'art. 11 delle Convenzioni in parola, sono stati affidati compiti di monitoraggio e verifica degli interventi finanziati. Pertanto, esse avrebbero dovuto monitorare gli interventi attivati e verificarne lo stato di avanzamento fisico e procedurale, oltre ad evidenziare le eventuali criticità, relative agli aspetti di particolare interesse, ai fini del miglioramento dell'azione amministrativa.

Il Ministero aveva la possibilità di recedere dalle Convenzioni, nelle ipotesi in cui, a fronte dell'adempimento degli interventi progettati in modo difforme rispetto alle modalità, ai tempi e alle finalità indicate nella stessa Convenzione, fosse trascorso inutilmente il termine entro il quale, come stabilito dalla regione, l'ente locale avrebbe dovuto provvedere all'espletamento delle attività oggetto di obbligo. Con il recesso potevano considerarsi estinti i rapporti in corso, definite tutte le posizioni giuridiche soggettive esistenti al momento con i relativi conseguenti aspetti economico-finanziari.

L'anzidetto impianto regolatorio non ha sortito gli effetti desiderati non essendo stati adottati i provvedimenti conseguenti nei tempi indicati.

6.2. Lo stato di attuazione degli interventi finanziati ex d. m. n. 481/2016

Lo stato di attuazione dei programmi finanziati ex d. m. 29 dicembre 2016 n. 481 è riepilogato nella tabella di seguito riportata, dalla cui lettura emerge chiaramente come la maggior parte delle regioni abbia ricevuto la quota del 40 per cento che corrisponde all'anticipazione trasferita a seguito della sottoscrizione ed approvazione della Convenzione con il Mit.

Solo tre Regioni si collocano su percentuali superiori o eguali al 90 per cento e, in particolare, l'Emilia Romagna (90%), la Liguria e la Lombardia (95%). Circa il Piemonte si osserva che il dato riferito dall'Amministrazione collide con quanto ricostruito a proposito di Convenzioni sottoscritte. Infatti, non risulterebbe sottoscritta alcuna Convenzione, mentre il dato relativo al finanziamento erogato è fra quelli più elevati, pari cioè al 98 per cento. Stessa cosa dicasi per la Provincia autonoma di Bolzano, che avrebbe totalizzato il 100 per cento del finanziamento erogato, a fronte della mancanza agli atti della Sezione, anche in questo caso, della Convenzione stipulata con il Mit. In generale, alla data della presente analisi, la percentuale delle erogazioni effettuate alla luce dei programmi approvati ex d. m. n. 481 è pari al 65 per cento ed in valore assoluto ammonta ad euro 8.021.717,02, restando ancora 4,32 mln di euro da erogare.

Tabella n. 49 Stato di attuazione dei finanziamenti programmi a valere sulle risorse del cap. 7584

Regione/Provincia autonoma	Finanziamento statale complessivo	Finanziamento erogato	Finanziamento da erogare	Avanzamento del programma
Abruzzo	298.480,99	119.392,40	179.088,59	40%
Basilicata	191.236,55	76.494,62	114.741,93	40%
Calabria	272.477,05	108.990,82	163.486,23	40%
Campania	601.164,41	240.465,76	360.698,65	40%
Emilia-Romagna	1.281.571,97	1.153.414,77	128.157,20	90%
Friuli-Venezia Giulia	379.197,18	151.678,87	227.518,31	40%
Lazio	1.080.972,70	432.389,08	648.583,62	40%
Liguria	500.165,68	475.157,39	25.008,29	95%

segue Tabella n. 49

Regione/Provincia autonoma	Finanziamento statale complessivo	Finanziamento erogato	Finanziamento da erogare	Avanzamento del programma
Lombardia	1.942.672,04	1.845.538,44	97.133,60	95%
Marche	422.659,74	295.861,81	126.797,93	70%
Molise	167.135,74	66.854,30	100.281,44	40%
P.A. Bolzano	251.090,70	251.090,70	€ 0,00	100%
P.A. Trento	225.749,03	90.299,61	135.449,42	40%
Piemonte	796.364,20	783.546,60	0,00	98%
Puglia	525.056,62	367.539,64	157.516,98	70%
Sardegna	313.649,20	125.459,68	188.189,52	40%
Sicilia	576.181,48	230.472,59	345.708,89	40%
Toscana	1.033.950,34	413.580,14	620.370,20	40%
Umbria	276.229,99	(*)	(*)	(*)
Valle d'Aosta	169.417,87	67.767,14	101.650,73	40%
Veneto	1.036.746,66	725.722,66	311.024,00	70%
Totale	12.342.170,14	8.021.717,02	4.320.453,12	65%

(*) revoca e disimpegno della somma corrisposta per mancata presentazione della delibera di Giunta di approvazione del programma di interventi da cofinanziare

Fonte: MIT - DG Sicurezza stradale

Nella tabella di seguito riportata è illustrato lo stato di realizzazione di alcuni degli interventi finanziati a livello regionale, in forza del d. m. n. 481/2016, inseriti in tratte di ciclovie turistiche.

Colpisce sicuramente la circostanza che solo tre degli interventi, tutti, peraltro, collocati nella Regione Lombardia, siano stati realizzati alla data del maggio 2023, mentre gli altri sono ancora in corso e due non ancora avviati, nelle Regioni Friuli-Venezia Giulia e Sardegna.

Tabella n. 50 - Elenco interventi inseriti in tratti di ciclovie turistiche

REGIONI	COMUNI	TRATTI DI CICLOVIE INTERESSATI	STATO DI AVANZAMENTO
Friuli-Venezia Giulia	Comuni di Turriaco e San Canzian d'Isonzo	Realizzazione del tronco Turriaco-San Canzian d'Isonzo della Ciclovía dell'Isonzo	NON AVVIATO
Liguria	Comune di La Spezia	Collegamento dell'itinerario ciclabile tirrenico tra via Zara e viale Ferrari	IN CORSO
Lombardia	Comune di Cremona	Messa in sicurezza attraversamento del canale navigabile nei pressi delle chiuse del porto canale di tratto della ciclabile Vento - realizzazione di passerella ciclopedonale di attraversamento del canale navigabile nei pressi delle chiuse del porto canale di Cremona e ampliamento sedime arginale di via Riglio per inserimento percorso ciclopedonale.	REALIZZATO
Lombardia	Comune di Gussola	Completamento pista ciclabile in piazza Comaschi e via Madonnina e sua connessione con il percorso arginale della ciclovía Vento.	REALIZZATO
Lombardia	Comune di Pavia	Tracciato ciclovía Vento: tratto Pavia - Travacò Siccomario.	REALIZZATO
Lombardia	Comune di Milano	Realizzazione di tratto della ciclovía Vento lungo il Naviglio Pavese sino alla Darsena.	IN CORSO
Puglia	Provincedi Brindisi e Taranto	"Messa in sicurezza itinerario ciclabile tra Monte Fellone in Martina Franca (TA), Villa Castelli (Br) e Grottaglie (Ta)" quale lotto funzionale del V stralcio progetto della ciclovía dell'acquedotto pugliese "Locorotondo-Grottaglie".	IN CORSO
Sardegna	Comune di Olbia	Lavori di realizzazione di un percorso ciclopedonale tra il "Ponte di ferro" e l'aeroporto "Costa Smeralda" compresa la diramazione di via Macerata.	NON AVVIATO
Toscana	Comuni di San Giovanni Valdarno, Montevarchi e Bucine.	Sistema integrato ciclopista dell'Arno zona fondovalle Valdarno Superiore: itinerario San Giovanni Valdarno - Levane.	IN CORSO

Fonte: MIT – DG Sicurezza stradale

A proposito degli indicatori di realizzazione fisica degli interventi fino ad ora attuati, dalla tabella sotto riportata possiamo evidenziare che sarebbero stati sviluppati, in totale: 58 Km di piste ciclabili, 10 Km di percorsi pedonali e 13 Km di percorsi ciclo-pedonali.

Tabella n. 51- Indicatori di realizzazione fisica degli interventi ex d. m. n. 481/2016

Indicatori di realizzazione fisica	Km/nr.
Piste ciclabili (km)	58
Percorsi-pedonali (km)	10
Percorsi ciclo-pedonali (km)	23
Attraversamenti ciclabili	11
Attraversamenti pedonali	54
Attraversamenti ciclo-pedonali	67
Passarelle/sottopassi	9
Interventi inerenti la segnaletica	34

Fonte: Corte Conti su dati MIT - DG Sicurezza stradale

7. Lo stato di attuazione del d. m. 27 dicembre 2017, n. 468.

Alla luce di quanto previsto dal c. 640 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 a proposito dell'autorizzazione di spesa per la realizzazione, previa progettazione, di interventi indirizzati alla messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, soprattutto, in ambito urbano, in relazione all'entità della popolazione locale, sono state stanziati *ex lege* n.208/2015, sul cap. 7582, risorse rimodulate in complessivi 15 mln di euro, successivamente ripartite fra le regioni e le province autonome, in forza del d. m. 27 dicembre 2016, n. 468. Quest'ultimo è stato adottato, in considerazione della valutazione delle diverse esigenze di sicurezza, prospettate nel corso dell'istruttoria condotta dal Mit, con riferimento, fra l'altro, all'andamento del livello di incidentalità degli ultimi anni, tendente ad aumentare.

Con tale provvedimento, oltre a prendersi atto di quanto stabilito in proposito dalla direttiva ministeriale, adottata con decreto dell'11 aprile 2017, n. 133¹⁵, e dal successivo decreto

¹⁵ Con il decreto ministeriale dell'11 aprile 2017, n. 133 è stata adottata la direttiva che, in attesa della proposta da parte del Tavolo di lavoro, istituito con decreto n. 85 del 14 marzo 2017, di standard e di requisiti minimi per le ciclovie turistiche sia esistenti che da realizzare inserite nel SNCT, stabilisce gli adempimenti contabili a carico delle competenti Direzioni generali del Mit (Strade e autostrade nonché TPL) per l'avvio tempestivo della redazione dei PFTE dei 4 principali percorsi individuati nelle Ciclovie del Vento, del Sole, dell'Acquedotto pugliese e del Grab, oltre ai criteri di ripartizione delle risorse e di recupero nel caso di mancato rispetto da parte della regione capofila degli adempimenti e dei termini previsti, fra cui quello di 150 gg. per la presentazione del suddetto Progetto di fattibilità.

direttoriale del 16 maggio 2017, n. 23¹⁶ sono state distribuite, nel rispetto delle competenze amministrative spettanti agli enti territoriali, risorse per complessivi 14.787.683,69 euro (di cui 10.219.320,40 euro iscritte sul cap. 7582 e 4.568.363,29 sul cap. 7333) alle regioni e province autonome, per il cofinanziamento (max 50%), comprensivo dell'eventuale costo della progettazione, della realizzazione di interventi, finanziati con il c. 640 della legge n. 208/2015, per lo sviluppo e la messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina dei comuni capoluogo e di quelli con popolazione residente > 20.000 ab. secondo il piano di riparto di cui all'art. 3 riepilogato nella tabella di seguito esposta.

Tabella n. 52 - Piano di riparto regionale ex d. m. n. 468/2017

Regione/Provincia autonoma	Quota fissa (A)	Coefficiente riparto quota variabile	Quota variabile (B)	Finanziamento assegnato(A+B)	Quota a valere sul cap. 7582	Quota a valere sul cap.7333
Piemonte	150.000,00	0,0635585706	739.674,54	889.674,54	614.827,13	274.847,41
Valle d'Aosta	150.000,00	0,0010549184	12.276,81	162.276,81	112.144,59	50.132,22
Lombardia	150.000,00	0,2336697543	2.719.374,69	2.869.374,69	1.982.937,96	886.436,73
P.A. Bolzano	150.000,00	0,0359723324	185.880,95	335.880,95	232.117,15	103.763,80
P.A. Trento	150.000,00	0,0102603319	119.406,50	269.406,50	186.178,67	83.227,83
Veneto	150.000,00	0,1511232567	1.758.724,66	1.908.724,66	1.319.061,81	589.662,85
Friuli-Venezia Giulia	150.000,00	0,0298600641	347.501,98	497.501,98	343.808,55	153.693,43
Liguria	150.000,00	0,0181077047	210.731,74	360.731,74	249.290,78	111.440,96
Emilia-Romagna	150.000,00	0,1817483338	2.115.129,62	2.265.129,62	1.565.362,49	699.767,13
Toscana	150.000,00	0,0966140314	1.124.363,54	1.274.363,54	880.674,05	393.689,49
Umbria	150.000,00	0,0074706487	86.941,05	236.941,05	163.742,78	73.198,27
Marche	150.000,00	0,0256916113	298.990,85	448.990,85	310.283,98	138.706,87
Lazio	150.000,00	0,0432211627	502.994,22	652.994,22	451.264,53	201.729,69
Abruzzo	150.000,00	0,0121834588	141.787,24	291.787,24	201.645,33	90.143,91
Molise	150.000,00	0,0008506341	9.899,41	159.899,41	110.501,64	49.397,77
Campania	150.000,00	0,0267717658	311.561,34	461.561,34	318.971,07	142.590,27
Puglia	150.000,00	0,0352751016	410.520,47	560.520,47	387.358,72	173.161,75
Basilicata	150.000,00	0,0029173609	33.951,32	183.951,32	127.123,19	56.828,13
Calabria	150.000,00	0,0069534791	80.922,39	230.922,39	159.583,47	71.338,92
Sicilia	150.000,00	0,0284013836	330.526,32	480.526,32	332.077,19	148.449,13
Sardegna	150.000,00	0,0082940951	96.524,05	246.524,05	170.365,31	76.158,74
Totale	3.150.000,00	1,0000000000	11.637.683,69	14.787.683,69	10.219.320,40	4.568.363,29

Fonte: MIT - DG Sicurezza stradale - nota prot. 1836

¹⁶ Con il decreto direttoriale 16 maggio 2017, n. 23, in attuazione della direttiva ministeriale n. 133/2017, sono state messe a disposizione delle regioni capofila delle Ciclovie Sole, Vento, Grab e Acquedotto pugliese le risorse relative al PFTE per un ammontare complessivo di euro 4.780.679,60. Le somme attribuite dovevano essere certificate con la documentazione richiesta e nel caso di una differenza positiva rispetto alle risorse rendicontate si poteva considerare a titolo di anticipazione per un ulteriore progetto da sottoporre al Mit in mancanza del quale avrebbero dovuto essere restituite alla DG competente per la gestione del cap. 7582.

Come è possibile constatare dalla lettura della tabella, il finanziamento assegnato si compone di una quota fissa, pari a 150 mila euro a ciascuna regione, per un ammontare complessivo di 3,15 mln di euro, mentre la quota variabile per un totale di 11,63 mln di euro è stata distribuita sulla scorta di un coefficiente (riportato nella seconda colonna), diverso da una regione all'altra. Il coefficiente è stato calcolato, come per il d. m. 481/2016, anche in base al numero dei ciclisti morti e feriti in incidenti stradali, riportato nelle statistiche Istat per gli anni 2014-2016 e dal relativo costo sociale ed è stato condiviso, previa intesa in sede di Conferenza Unificata del 21 dicembre 2017. L'ammontare totale delle risorse erogate è pari a 14,78 mln di euro, delle quali, come precisato dall'art. 2 del decreto in parola, 10,20 mln di euro a valere sulle risorse iscritte nel cap. 7582, quali residui di stanziamento dell'es. 2016, mentre i restanti 4,57 mln di euro, sono stati distribuiti a valere sulle risorse del cap. 7333, pro quota (1.083.675,29 euro) dei residui 2016 e 3,48 mln di euro relativi allo stanziamento 2017.

I soggetti beneficiari, individuati dall'art. 5 del d. m. n. 468/2017 come soggetti attuatori degli interventi selezionati, sono i comuni con pop. residente sup. a 20.000 ab. Tali enti hanno avuto la titolarità delle competenze in materia di progettazione, esecuzione e collaudo delle opere e sono stati sottoposti alla vigilanza ed alla sovrintendenza della regione o PA competente per territorio.

Dalla lettura dei dati esposti emerge chiaramente come le somme più elevate nel riparto siano state destinate alle Regioni Lombardia (2,87 mln di euro), Emilia-Romagna (2,26 mln di euro) e Veneto (1,9 mln di euro).

Gli interventi finanziati ai sensi del decreto ministeriale n. 468 sono principalmente riconducibili alla realizzazione di piste ciclabili, di percorsi ciclabili protetti oltre che alla loro messa in sicurezza.

Come sopra accennato, il finanziamento statale copre solo il 50 per cento delle spese di progettazione e esecuzione e la restante quota era a carico delle regioni, ancor prima dell'avvio delle procedure selettive.

Ai fini sopra indicati, le regioni avrebbero dovuto presentare entro sei (6) mesi al Mit (entro il giugno 2018) il programma degli interventi, approvato con apposita delibera di Giunta, parte integrante della Convenzione da sottoscrivere con lo stesso Ministero ed, in caso contrario, avrebbe dovuto essere dichiarata la decadenza dal finanziamento assegnato, fatta salva la possibilità di una riassegnazione delle somme oggetto di revoca ad altre regioni che non avessero potuto trovare copertura nel finanziamento erogato per ulteriori progetti selezionati *over budget*.

7.1. Le Convenzioni regionali ex d. m. n. 468/2017

Il programma degli interventi finanziati ha costituito oggetto di apposite Convenzioni sottoscritte con il Mit, fatta eccezione per le Regioni Basilicata, Calabria, Umbria, Valle d'Aosta e PA Bolzano, sulla falsariga di quella allegata al decreto ministeriale, nelle quali sono stati indicati gli adempimenti per l'attuazione dei programmi a carico di entrambi i soggetti istituzionali interessati.

Come può ben constatarsi dalla lettura della tabella sotto-riportata, solo tre Regioni (Emilia-Romagna, Piemonte e Veneto) hanno sottoscritto la Convenzione entro la fine del 2018, mentre le altre hanno provveduto alla stipula molto più tardi: nel 2020 le Regioni Abruzzo, Puglia e la PA Trento ed il Molise solo nel 2022.

Le modalità di trasferimento delle risorse come disciplinate dall'art. 8 delle Convenzioni sottoscritte vedono: il 40 per cento, a titolo di anticipazione, a seguito della registrazione della Convenzione da parte degli organi di controllo, il 30 per cento ad avvenuta rendicontazione da parte del responsabile del procedimento, un ulteriore 25 per cento ad avvenuta rendicontazione, sempre ad opera del responsabile del procedimento, che attesti la quietanza dell'avvenuto utilizzo dell'80 per cento delle risorse. Infine, a saldo, il restante 5 per cento viene erogato solo dopo l'avvenuto collaudo delle opere.

Tabella n. 53 - Convenzioni Regionali ex d. m. 468/2017

Regione	Numero	Data	Oggetto	Importo contribuito	Conto Tesoreria
Abruzzo	63	07/01/2020	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Abruzzo riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 1030 del 28 dicembre 2018	291.787,24	401/0031195
Basilicata	-	-	-	-	-
Calabria	-	-	-	-	-
Campania	5578	22/07/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Campania riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 810 del 4 dicembre 2018	371.853,34	425/0031409
Emilia R.	7352	08/11/2018	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Emilia R. riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 1432 del 10 settembre 2018	2.201.875,44	240/30864
Friuli V.G.	78370	20/12/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Friuli V.G. riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 1255 del 6 luglio 2018	497.501,98	231/0305981
Lazio	1684	11/03/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Lazio riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 704 del 23 novembre 2018	652.994,22	348/31183
Liguria	3663	07/05/2021	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Liguria riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 64 del 30 gennaio 2019	200.000,00	140/32211

segue Tabella n. 53

Regione	Numero	Data	Oggetto	Importo contributo	Conto Tesoreria
Lombardia	2415	08/04/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Lombardia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 1140 del 14 gennaio 2019	890.459,59	139/0030268
Marche	5099	01/07/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Marche riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 1570 del 27 novembre 2018	445.000,00	330/0031118
Molise	14839	18/10/2022	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Molise riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 6 del 23 gennaio 2019	150.000,00	410/31207
Piemonte	8245	12/12/2018	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Piemonte riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 6 del 23 gennaio 2019	889.674,54	114/31930
Puglia	62	07/01/2020	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Puglia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 150 del 30 gennaio 2019	560.520,47	430/0031601
Sardegna	1585	06/03/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Sardegna riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 44/33 del 05 settembre 2018	246.524,05	305983
Sicilia	4164	04/06/2019	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Sicilia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 461 del 19 novembre 2018	398.377,09	515/0305982

segue Tabella n. 53

Regione	Numero	Data	Oggetto	Importo contributo	Conto Tesoreria
Toscana	--	--	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Sicilia riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 990 del 10 settembre 2018	1.274.363,54-	311/30938-
Umbria	-	-	-	-	-
Valle D'Aosta	-	-	-	-	-
Veneto	8244	12/12/2018	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Veneto riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 1127 del 31 luglio 2019	1.905.714,95	224/30522
P.A. Bolzano					
P.A. Trento	1346	18/02/2020	Rapporti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Provincia autonoma di Trento riguardante le procedure di attuazione del disposto normativo di cui al comma 640 dell'art. 1 della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, in relazione agli adempimenti esecutivi e al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dalla Regione con la Delibera di G.P. n. 1481 del 10 agosto 2018	269.406,50	306666
Totale				9.971.689,41	

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

La tabella sopra riportata riassume le Convenzioni sottoscritte da parte delle Regioni con le eccezioni ivi indicate. I dati esposti evidenziano, fra l'altro, il numero e la data del provvedimento regionale di approvazione della Convenzione, dal quale prende avvio l'efficacia della stessa, il cui contenuto è brevemente riassunto e riportato insieme all'importo delle risorse e alla contabilità di tesoreria sulla quale le stesse risultano essere state trasferite.

Le Convenzioni sono per lo più omologate fra loro e corrispondono al prototipo allegato al decreto ministeriale n. 468/2017, fatta eccezione per alcuni elementi riguardanti, innanzitutto, l'importo del contributo, che, non sempre, corrisponde alla somma indicata nel decreto (v. tabella n. 52), in quanto quello indicato nella Convenzione è costituito dalla somma dei singoli contributi statali richiesti per ciascuno degli interventi ammessi al finanziamento nel programma approvato.

Si evidenziano per alcune Regioni (Campania, Emilia-Romagna, Marche, Sicilia, Veneto) importi qualificati come residui derivanti dalla differenza fra quanto destinato in forza del d. m. n. 468/2917 e l'importo indicato nella Convenzione sottoscritta con il Ministero, asseritamente da utilizzare da parte delle stesse per le medesime finalità.

Ovviamente sul punto l'Amministrazione, come già sottolineato per il d. m. n. 481 del 2016, avrebbe dovuto tenere in debita considerazione la congruità dell'utilizzo delle predette risorse a residuo, particolarmente nel caso delle Regioni Campania, Emilia-Romagna e Siciliana.

Oltre a ciò, deve segnalarsi che nella Convenzione stipulata con la Regione Lombardia si prevede che una consistente parte di finanziamento statale alla stessa assegnato, pari a 1.978.915,10 euro, costituisca oggetto di un atto aggiuntivo alla Convenzione, che non risulta agli atti dell'indagine, in quanto non trasmesso dall'Amministrazione in sede istruttoria.

Per quanto attiene al quadro temporale di cui all'art. 6 del decreto ministeriale, come ricostruito nella tabella di seguito riportata per ciascuna Convenzione sono individuabili le scansioni temporali relative alle procedure approvative dei progetti che dovevano intervenire entro 5 mesi dalla sottoscrizione della Convenzione, alle aggiudicazioni definitive, entro 9 mesi ed alla consegna dei lavori da realizzare entro un anno.

Tabella n. 54 - Quadro tempistiche regionali ex d. m. n. 468/2017

Regione	Data Convenzione	Programma esecutivo	Aggiudicazione definitiva	Consegna lavori
Abruzzo	07/01/2020	07/06/2020	07/10/2020	07/01/2021
Basilicata	-	-	-	-
Calabria	-	-	-	-
Campania	22/07/2019	22/12/2019	22/04/2020	22/07/2020
Emilia R.	08/11/2018	08/04/2019	08/08/2019	08/11/2019
Friuli V.G.	20/12/2019	20/05/2020	20/09/2020	20/12/2020
Lazio	11/03/2019	11/08/2019	11/12/2019	11/03/2020
Liguria	07/05/2021	07/10/2021	07/02/2022	07/05/2022
Lombardia	08/04/2019	08/09/2019	08/01/2020	08/04/2020
Marche	01/07/2019	01/12/2019	01/04/2020	01/07/2020
Molise	18/10/2022	18/03/2023	18/07/2023	18/10/2023
Piemonte	12/12/2018	12/05/2019	12/09/2019	12/12/2019
Puglia	07/01/2020	07/06/2020	07/09/2020	07/01/2021

segue Tabella n. 54

Regione	Data Convenzione	Programma esecutivo	Aggiudicazione definitiva	Consegna lavori
Sardegna	06/03/2019	06/08/2019	06/12/2019	06/03/2020
Sicilia	04/06/2019	04/11/2019	04/03/2020	04/06/2020
Toscana	n.d.	- n.d.	n.d.-	n.d.-
Umbria	-	-	-	-
Valle D'Aosta	-	-	-	-
Veneto	12/12/2018	12/05/2019	12/09/2019	12/12/2019
P.A. Bolzano				
P.A. Trento	18/02/2020	18/07/2020	18/11/2020	18/02/2021

Fonte: Corte Dei conti su dati Mit

Come appare evidente dalla lettura della tabella sopra riportata, le scadenze ultime relative alla consegna dei lavori si collocavano nella maggior parte dei casi negli anni dal 2019 al 2021 e solo in due casi nel 2022 (Liguria) e nel 2023 (Molise).

Nelle Convenzioni sottoscritte con le regioni, sono presenti specifiche disposizioni in materia di monitoraggio a carico del Ministero e delle regioni medesime. In particolare, l'art. 10 assegna all'Amministrazione centrale compiti di verifica circa lo stato di realizzazione delle attività, riconoscendo alla stessa anche la possibilità di richiedere relazioni illustrative e giustificazioni in caso di rilevate criticità. Oltre a ciò, al Ministero, alla luce delle citate disposizioni, spetta il compito di censire e aggiornare gli interventi anche sulla base dei risultati del monitoraggio regionale e, infine, valutare i risultati in base ai dati disponibili.

Allo scopo di agevolare l'azione di verifica e monitoraggio ministeriali da parte del Tavolo di coordinamento, istituito nell'ambito del PNSS, le regioni sono state chiamate a mettere a disposizione la documentazione ed il personale necessari in sede di sopralluoghi, intervenendo a sollecitare gli enti locali, ove necessario. Rappresentanti del Ministero, della Regione competente per territorio e dell'ente locale interessato sono chiamati a far parte delle commissioni di collaudo.

A quanto sopra precisato, deve aggiungersi la previsione contenuta nell'art. 11 a proposito del monitoraggio da parte delle regioni, che erano chiamate a sovrintendere e vigilare sul corretto svolgimento delle attività di competenza degli enti locali, oltre che sullo stato di attuazione degli interventi finanziati. In quest'ottica, ciascuna regione è stata obbligata a conservare in un'apposita banca dati l'elenco degli interventi attivati, con una schematica descrizione degli stessi, lo stato di avanzamento procedurale, fisico e contabile, le eventuali

criticità e gli aspetti di particolare interesse per il miglioramento della sicurezza stradale. Sulla base di tali elementi informativi le regioni erano tenute a trasmettere semestralmente (31 maggio e 30 novembre) delle relazioni al Ministero.

Oltre alla previsione di monitoraggi e di attività di vigilanza, le Convenzioni hanno previsto anche l'ipotesi della risoluzione che sarebbe dovuta scattare qualora l'attuazione degli interventi procedesse in modo difforme rispetto al progetto e, a seguito dell'istruttoria condotta fra Regione e Ministero, fossero emerse gravi criticità, tali da costituire condizioni oggettive per il recesso, con estinzione dei rapporti in corso e separata definizione dei rapporti economico-finanziari insorti e non ancora conclusi.

7.2. Lo stato di attuazione degli interventi finanziati ex d. m. 468/2017

Lo stato di attuazione dei programmi finanziati ex d.m. 27 dicembre 2017 è riepilogato nella tabella di seguito riportata, dalla cui lettura emerge chiaramente come la maggior parte delle regioni abbia ricevuto, fino alla data di aggiornamento della tabella (maggio 2023), il trasferimento della quota del 40 per cento, dovuta a titolo di anticipazione, a seguito della sottoscrizione e approvazione della Convenzione con il Mit.

Le Convenzioni, come riportato nel paragrafo precedente, sono state stipulate tutte oltre il termine previsto del giugno 2018, molte fra il 2019 e il 2020, il Molise nel 2022, dunque il trasferimento del 40 per cento, legato all'approvazione della convenzione, è stato possibile per la maggior parte dei casi, ma non sono giunti a maturazione i successivi step che hanno, invece, consentito l'erogazione di percentuali più elevate, per esempio per le Regioni Emilia Romagna (70%), Piemonte (95%) e Lombardia (100%), che sarebbe allo stato l'unica ad aver provveduto anche al collaudo dei lavori finanziati .

Tabella n. 55 - Stato di attuazione delle erogazioni programmate ex d. m. n. 468/2017

Regione Provincia autonoma	Finanziamento statale complessivo (7333+7582)	Finanziamento DGSSA (Cap. 7333)	Finanziamento erogato (Cap. 7333)	Finanziamento da erogare	Avanzamento del programma
Abruzzo	291.787,24	90.141,91	36.056,76	54.085,15	40%
Basilicata	183.951,32	56.828,13	--	--	--
Calabria	230.922,39	71.338,92	--	--	--
Campania	461.561,34	142.590,27	57.036,11	85.554,16	40%
Emilia R.	2.115.129,62	699.767,13	489.836,99	209.930,14	70%
Friuli-V.G.	497.501,98	153.693,43	61.477,37	92.216,06	40%
Lazio	652.994,22	201.729,69	80.691,88	121.037,81	40%
Liguria	360.731,74	111.440,96	24.714,42	111.440,96	%
Lombardia	2.869.374,69	886.436,73	202.491,85	--	100%
Marche	448.990,85	138.706,87	55.482,75	83.224,12	40%
Molise	159.899,41	49.397,77	18.535,82	30.861,95	38%
P.A. Bolzano	335.880,95	103.763,80	--	--	--
P.A. Trento	269.406,50	83.227,83	33.291,13	49.936,70	40%
Piemonte	889.674,54	274.847,41	261.105,03	13.742,38	95%
Puglia	560.520,47	173.161,75	69.264,70	103.897,05	40%
Sardegna	246.524,05	76.158,74	30.463,50	45.695,24	40%
Sicilia	480.526,32	148.449,13	68.525,05	79.924,08	46%
Toscana	1.274.363,54	393.689,49	157.475,80	236.213,69	40%
Umbria	236.941,05	73.198,27	--	--	--
Valle d'Aosta	162.276,81	50.132,22	--	--	--
Veneto	1.908.724,66	0,00	235.865,14	353.797,71	40%
Totale	14.787.683,69	4.568.363,30	1.882.314,30	2.026.818,54	56%

Fonte: MIT - DG Sicurezza stradale - nota prot. 1809

Destano perplessità le percentuali indicate con riferimento alle Regioni Molise e Siciliana, in quanto non in linea con le previsioni convenzionali. Nel primo caso, infatti, l'erogato si ferma al 38 per cento e non raggiunge la percentuale del 40 prevista in relazione alla sottoscrizione della Convenzione, che è intervenuta in data 18 ottobre 2020 e analogamente nel secondo caso la percentuale è lievemente superiore (46%) rispetto a quella stabilita per la stessa circostanza.

In generale, le erogazioni effettuate a valere sul cap. 7333 a fronte dei programmi approvati ex d.m. 481 sono stati pari, in valore assoluto, a euro 1.882.314,30, restando ancora circa 2 mln di euro da erogare.

Tabella n. 56 - Indicatori di realizzazione fisica degli interventi ex d. m. n. 468/2017

Indicatori di realizzazione fisica	Km/nr.
Piste ciclabili (km)	96
Percorsi ciclo-pedonali (km)	5
Attraversamenti ciclabili	269
Attraversamenti pedonali	11
Attraversamenti ciclo-pedonali	46
Passarelle/sottopassi	11
Interventi inerenti la segnaletica	8

Fonte: Corte Conti su dati MIT - DG Sicurezza stradale - nota prot. 1809

A proposito degli indicatori di realizzazione fisica degli interventi fino ad ora attuati, nella tabella sopra riportata è possibile evincere che sarebbero stati sviluppati in totale 96 Km di piste ciclabili, 5 Km di percorsi ciclo-pedonali. Il dato relativo agli attraversamenti ciclabili ammonta a 269, mentre quelli ciclo-pedonali sono pari a 46. Solo 8 gli interventi in materia di segnaletica.

8. Le competenze e le attività svolte dal Ministero della cultura

Tornando alle attività gestionali connesse all'attuazione del SNCT, deve evidenziarsi che i protocolli d'intesa sottoscritti con le Regioni capofila in vista della progettazione e

realizzazione delle Ciclovie turistiche riportano espressamente le competenze assegnate dalle parti firmatarie alle Amministrazioni coinvolte e fra queste il Ministero della cultura.

Ai sensi dell'art. 4 dei suddetti protocolli, infatti, il già menzionato Ministero è stato chiamato a:

1. collaborare con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nelle diverse attività di cui all'art. 3 ovvero: a) l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica (cfr. infra stesso cap. par.2), in coerenza con il SNCT, b) l'inserimento delle ciclovie nell'ambito delle infrastrutture strategiche a livello nazionale, c) la partecipazione ai tavoli tecnici per l'analisi e la valutazione dei PFTE, nonché dei progetti definitivi ed esecutivi e della congruenza dei costi, e) l'individuazione di eventuali successivi lotti funzionali, f) il reperimento di eventuali ulteriori finanziamenti europei, la compartecipazione con il ricorso a fondi statali;

2 assicurare la collaborazione dei suoi Istituti operanti sul territorio;

3. favorire il coordinamento delle strutture territoriali coinvolte;

4. avvalersi del proprio portale HUB Geo-Culturale, per graficizzare informaticamente il tracciato delle ciclovie, onde metterlo in relazione con le banche dati inerenti il patrimonio tutelato ed i vincoli paesaggistici.

Alla luce degli elementi informativi e della documentazione acquisita in sede istruttoria, è stato possibile ricostruire le attività realizzate dalla competente Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio. Quest'ultima, al riguardo, ha reso noto di aver partecipato ai lavori dei Tavoli tecnici, convocati dal Mit, svolgendo un ruolo di coordinamento degli Uffici periferici attraverso una procedura istruttoria. Tale procedura è consistita, innanzitutto, nella trasmissione della documentazione relativa ai PFTE, alle Soprintendenze competenti, di volta in volta, per territorio. A ciò ha fatto seguito l'acquisizione delle valutazioni espresse dalle Soprintendenze e l'indizione di momenti di raccordo istituzionale consistenti, fra l'altro, nella convocazione di riunioni per confrontare preliminarmente e coordinare le diverse valutazioni espresse sulle tratte interessate, al fine di rappresentare i risultati delle consultazioni in sede di Tavoli tecnici operativi. Ai Tavoli tecnici hanno preso parte funzionari ministeriali incaricati che hanno sottoscritto appositi verbali, corredati dai pareri espressi dalle singole Soprintendenze. In sede di definizione del testo dei verbali conclusivi dei lavori dei Tavoli tecnici e approvativi dei PFTE, il Ministero della cultura ha formulato prescrizioni e raccomandazioni da recepire negli ulteriori step procedurali.

In ordine alle raccomandazioni scaturite dalle attività di valutazione e formulate nei verbali, l'Amministrazione ha fatto presente di aver provveduto, per quanto di propria

competenza, sulla scorta dei criteri e dei parametri contenuti nell'all. 4 del d.m. n. 517/2018 (cfr. *supra* Cap. par.).¹⁷

Le raccomandazioni hanno riguardato gli aspetti di competenza, relativi al tracciato delle ciclovie ed alla possibilità, *in primis*, di eventuali modifiche dei percorsi progettati, in ragione di una maggiore attrattività turistico-culturale degli stessi o della fruibilità di beni culturali e paesaggistici aggiuntivi. In quest'ultima direzione le raccomandazioni hanno sottolineato, altresì, la necessità di un'attenzione specifica nell'utilizzo della segnaletica verticale, piuttosto che di quella orizzontale, finalizzando le osservazioni alla progettazione di tracciati, quanto più possibile, compatibili con il contesto paesaggistico di riferimento, anche con riguardo ai materiali utilizzati ed ai colori prescelti, in quanto meno impattanti sul contesto circostante.

All'anzidetta fase di valutazione dei PFTE ha fatto seguito, negli anni 2022 e 2023, una fase autorizzativa, ai sensi delle disposizioni recate dagli articoli 21 (interventi soggetti ad autorizzazione), 25 (conferenza di servizi al posto dell'autorizzazione), 142 (aree tutelate per legge) e 146 (autorizzazione paesaggistica) del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 cd. Codice dei beni culturali, adottato in attuazione dell'art. 9 della Cost. ed in coerenza con le attribuzioni di cui all'art. 117 della stessa Carta costituzionale.

In forza della vigente disciplina, risultano affidati al Ministero della cultura, con il quale cooperano gli enti del territorio, compiti di garanzia dell'esercizio unitario delle funzioni di tutela dell'art. 118 della Cost. I pareri resi in vista del rilascio delle autorizzazioni¹⁸, come

¹⁷ All. n. 4 del d.m. 29 novembre 2018... I requisiti obbligatoriamente posseduti dalle Ciclovie appartenenti al SNCT possono essere distinti fra **requisiti di pianificazione**, che ricomprendono elementi territoriali/naturali e antropici i quali costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione e **standard tecnici di progettazione**. Il giudizio in merito ai suddetti requisiti è graduabile in tre livelli: **minimo, buono e ottimo**. Per quanto riguarda i requisiti di pianificazione essi si articolano in tre tipologie: 1) **attrattività** (luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali); 2) **fruibilità, interconnessione e intermodalità** (parcheggi, interconnessione con altre ciclovie e infrastrutture della mobilità dolce); 3) **servizi opzionabili** (strutture ricettive, servizio bagagli, colonnine SOS, connessione wifi, ricariche per smartphone, parchi gioco per bambini). Gli standard tecnici di progettazione sono riferiti a: 1) attrattività (qualità architettonica e paesaggistica); 2) sicurezza (protezione dal traffico veicolare, da altri rischi, caratteristiche geometriche, accessibilità ai mezzi di soccorso); 3) percorribilità (pendenza longitudinale, fondo stradale, linearità, copertura telefonica); 4) segnaletica e riconoscibilità (identità visiva e segnaletica conforme); 5) servizi (aree di sosta, noleggio e assistenza, tecnologie smart, servizi igienici e punti di approvvigionamento di acqua potabile).

¹⁸ L'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. costituisce atto autonomo e presupposto per il rilascio del permesso di costruire o degli altri titoli legittimanti l'intervento urbanistico-edilizio. Fuori dai casi di cui all'articolo 167, commi 4 e 5, l'autorizzazione non può essere rilasciata in sanatoria successivamente alla realizzazione, anche parziale, degli interventi. L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato. Sull'istanza di autorizzazione paesaggistica si pronuncia la regione, dopo avere acquisito

esposto nella tabella riportata in Appendice al presente referto, hanno riguardato anche tratti delle ciclovie ricompresi nel PNRR (cfr. per un'esposizione più diffusa delle procedure di competenza del Ministero della cultura tab. in appendice), la cui competenza spetta, in generale, alle Soprintendenze territoriali e, soltanto in alcuni casi, alla Soprintendenza speciale di cui all'art. 29 del d. l. n. 77/2021, che in un successivo momento, alla luce dell'ampliamento intervenuto a seguito dell'entrata in vigore del d. l. n. 13 del 2023, è divenuta competente per tutte le autorizzazioni da concedere agli interventi ricadenti nel PNRR (come riepilogato nella tabella riportata in appendice).

Alla luce dei dati forniti in sede istruttoria, è emerso chiaramente come, anche nei casi in cui il parere espresso sia stato positivo, tuttavia, sia stato fatto rinvio a successivi provvedimenti programmatici o esecutivi o a successive necessarie autorizzazioni, non ancora acquisite.

A tal proposito, deve evidenziarsi quanto riferito dalla stessa Amministrazione delle Infrastrutture, circa la disciplina successivamente intervenuta che non avrebbe previsto passaggi autorizzativi o valutativi da parte dei Tavoli tecnici e, a tal fine, non si è rivelata sufficiente neanche l'attività del Tavolo di monitoraggio. Dunque, la valutazione circa l'avvenuto rispetto e adeguamento alle anzidette osservazioni da parte dei soggetti attuatori delle tratte di ciclovia interessate risulterebbe totalmente rimessa alla fase di rendicontazione finale delle opere realizzate e di erogazione del saldo finale. Tale asserzione non tiene conto, tuttavia, di quanto previsto in merito dal d. m. n. 4/2022 che chiama in causa le Amministrazioni della cultura e del turismo, in ordine al necessario coordinamento con il Mit per le verifiche su tutte le fasi realizzative delle ciclovie e, ovviamente, in particolare, per gli aspetti di specifica competenza e quindi il rispetto delle autorizzazioni rilasciate dal Ministero della cultura e le osservazioni formulate in sede di approvazione dei PFTE.

Per quanto riguarda, infine, la graficizzazione dei percorsi delle ciclovie da mettere in relazione con le altre banche dati in possesso dell'Amministrazione della cultura, quest'ultima, in sede istruttoria, ha fatto presente che l'Hub Geo culturale sarebbe disponibile già dal 2016, come database per raccogliere le informazioni di diverse banche dati, fra cui anche il *dataset* delle ciclovie turistiche, completo anche delle altre banche dati facenti capo al Ministero.¹⁹

il parere vincolante del soprintendente in relazione agli interventi da eseguirsi su immobili ed aree sottoposti a tutela dalla legge o in base alla legge. Il parere del soprintendente, all'esito dell'approvazione delle prescrizioni d'uso dei beni paesaggistici tutelati, nonché della positiva verifica da parte del Ministero, su richiesta della regione interessata, assume natura obbligatoria non vincolante ed è reso nel rispetto delle previsioni e delle prescrizioni del Piano paesaggistico, entro il termine di quarantacinque (45) giorni dalla ricezione degli atti.

¹⁹ L'Hub è completo delle banche dati relative ai vincoli paesaggistici e culturali; esso riporta, infatti, i dati georeferenziati di una parte consistente degli interventi finanziati con risorse a valere sui diversi strumenti di

Il sistema informatico a tutt'oggi, non risulta essere stato ancora implementato, in ragione del mancato caricamento dei singoli tracciati, in formato *shape* da parte del Mit nell'apposito sottosistema "Atlante statistico della cultura". Quest'ultimo contiene, al momento della stesura del presente referto, solo dati relativi al Cammino "Appia Regina Viarum", ovvero i tracciati dell'Appia Traiana e dell'Appia antica, per i quali era evidenziata la pericolosità di un 25 per cento del tracciato, coincidente con percorrenze stradali a traffico elevato. Oltre a ciò, nell'accordo operativo si faceva riferimento alla mancanza di un aggiornamento delle basi cartografiche non omogenee fra loro e con scala 1: 5.000, di tal che si era reso necessario un nuovo rilievo aereo digitale su tutto il cammino per ottenere ortofoto digitali in scala 1: 2.000.

Graf. n. 6 Percorsi delle Ciclovie turistiche



Fonte: Mit Relazione di sintesi Acquedotto Pugliese

programmazione, fra cui il PON 2014-2020, il Fondo di sviluppo e coesione (FSC 2014-2020) e Grandi progetti beni culturali (GPBC) nonché gli interventi del macro progetto *Appia Regina Viarum*

Il grafico sopra riportato è l'unico che è stato possibile rinvenire nella documentazione in possesso dell'Ufficio di controllo, raccolta nel corso dell'istruttoria, e ricostruisce, molto sommariamente, i percorsi delle Ciclovie rientranti nel SNCT.

9. Le competenze e le attività svolte dal Ministero del turismo

Al Ministero del Turismo (*pro tempore* ricompreso nella struttura organizzativa del Ministero delle politiche agricole²⁰) i Protocolli di intesa sottoscritti con le regioni capofila avevano assegnato alcune importanti competenze, fra cui la collaborazione con il Ministero delle infrastrutture, la verifica nell'ambito del Piano strategico per il turismo che i singoli progetti fossero tra quelli individuati come strategicamente rilevanti per il rafforzamento della sostenibilità turistica e della collaborazione con le amministrazioni regionali, oltre l'inserimento, una volta realizzata la ciclovia, nell'ambito degli atti di indirizzo ENIT per la sua promozione nell'ambito della vacanza attiva e mobilità sostenibile.

Nel corso dell'istruttoria, sono state incontrate non poche difficoltà nello stabilire una proficua interlocuzione con l'Amministrazione del Turismo, in ragione dei numerosi passaggi di competenze e ristrutturazioni subite dalla stessa proprio nel periodo preso in

²⁰ L'art. 1, c. 2, legge 24 giugno 2013, n. 71, ha previsto che al Ministero per i beni e le attività culturali fossero trasferite le funzioni esercitate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in materia di turismo. Al medesimo Ministero sono state, altresì, trasferite, con decorrenza dalla data di adozione del medesimo dpcm, le inerenti risorse umane, strumentali e finanziarie, compresa la gestione residui.

Con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 agosto 2014, n. 171, recante il Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, è stata disciplinata l'organizzazione del Ministero. L'art. 1, c.1, del successivo d. l. 12 luglio 2018, n. 86, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2018, n. 97, ha previsto che al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali fossero trasferite le funzioni esercitate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in materia di turismo. Al medesimo Ministero sono state, altresì, trasferite, con decorrenza dal 1° gennaio 2019, le risorse umane, strumentali e finanziarie, compresa la gestione residui, della Direzione generale turismo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo nonché quelle comunque destinate all'esercizio delle funzioni oggetto del trasferimento.

L'art. 1, c. 1, del d. l. 21 settembre 2019, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 18 novembre 2019, n. 132, ha previsto che al Ministero per i beni e le attività culturali fossero trasferite le funzioni esercitate in materia di turismo dal Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo e che al medesimo Ministero fossero, altresì, trasferite, secondo le modalità di cui al comma 6 e seguenti dello stesso articolo 1, le risorse umane, strumentali e finanziarie, compresa la gestione residui, destinate all'esercizio delle funzioni oggetto del trasferimento, fatta eccezione per quelle relative alla Direzione generale per la valorizzazione dei territori e delle foreste non riferite ad attività di sviluppo, promozione e valorizzazione del turismo.

Successivamente, prima con dpcm 19 giugno 2019, n. 76, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, e, poi, con dpcm 2 dicembre 2019, n. 169, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, il Ministero è stato oggetto di un'ulteriore riorganizzazione. Infine, l'art. 1, c. 1, del d. l. 1° marzo 2021, n. 22, ha previsto che all'articolo 2 del d.lgs. 30 luglio 1999, n. 300, fosse apportata, tra le altre, la modificazione della denominazione del Ministero, rinominato Ministero della cultura, con la contestuale istituzione del Ministero del Turismo.

considerazione dall'analisi. A far data dall'aprile 2021, il Ministero del Turismo è tornato a svolgere le proprie funzioni istituzionali in modo autonomo.

L'unica occasione di confronto intervenuta nel corso del periodo di indagine, con il Segretariato generale, ha consentito di focalizzare la problematica principale, che è riconducibile, essenzialmente, alla mancanza di risorse in capo al Ministero del Turismo da utilizzare per la specifica gestione, essendo le stesse accentrate, da sempre, nello stato di previsione della spesa del Mit, anche nell'attuale fase di realizzazione dell'intervento PNRR, che movimentata 400 mln di euro per la creazione di 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili, oltre alla manutenzione straordinaria sulla rete esistente e l'introduzione di tecnologie digitali.

A tale ultimo riguardo, occorre rammentare che la tematica è stata trattata nel Piano Strategico del Turismo, adottato nel luglio 2023.²¹ Nell'ambito dell'anzidetto Piano è stato

²¹In ordine alla ciclabilità turistica nel Piano strategico recentemente approvato (luglio 2023) si legge fra l'altro che il miglioramento della sostenibilità e della qualità, inclusività e sicurezza della mobilità richiede il potenziamento delle infrastrutture logistiche e dell'intermodalità tra quella tradizionale e quella sostenibile e condivisa. Il perseguimento di questo obiettivo favorisce il miglioramento dell'accessibilità e della mobilità verso destinazioni minori e circuiti di eccellenza con conseguente delocalizzazione dei flussi dai principali attrattori turistici e destagionalizzazione. Le policy interessano: 1. l'adeguamento della rete viaria verso gli itinerari turistici a bassa accessibilità autostradale; 2. il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità sostenibile mediante sviluppo delle ciclovie (PNRR-M2- Misura: Rafforzamento mobilità ciclistica - piano nazionale delle ciclovie); 3. la creazione di parcheggi urbani periferici; 4. la realizzazione di hub di mobilità condivisa e sostenibile nelle stazioni ferroviarie.

Volendo classificare i turisti in base al tipo di bicicletta utilizzata, è possibile considerare gli appassionati di *mountain bike* come un segmento a parte, data la peculiare forma di pratica ciclistica che si differenzia dagli utilizzatori delle bici da corsa e da coloro che utilizzano normali biciclette per un turismo *soft*. Il futuro per le due ruote è particolarmente promettente: come suggeriscono alcuni studi del *Cycling Industries Europe* (CIE), del *Confederation of the European Bicycle Industry* (Conebi) e dell'*European Cyclists' Federation* (ECF). Si stima, entro il 2030, un aumento pari al 47 per cento (rispetto al 2019) nella vendita di biciclette all'interno dell'Unione Europea, arrivando così a oltre 30 milioni di cicli. Negli ultimi anni si sta assistendo, inoltre, al boom di vendite delle *e-bike*, cresciute del 23 per cento nel 2019 allorché sono arrivate a 3,7 milioni di unità, con previsione di toccare quota 17 milioni nel 2030. Il sistema di offerta cicloturistica italiana sta evolvendo rapidamente: il rapporto del 2022 di Banca Ifis sull'ecosistema della bicicletta mette in luce la presenza in Italia di 4.900 percorsi cicloturistici che si sviluppano in circa 90.000 km. Il 38 per cento degli operatori turistici propone alla clientela pacchetti di cicloturismo, della durata media di 3 giorni e con un costo medio di 115 euro. Il Trentino-Alto Adige rappresenta la regione meglio attrezzata.

Come sottolineato nel Piano strategico, per cogliere l'opportunità del cicloturismo, gli attori pubblici e privati dovranno mettere al centro delle strategie di sviluppo le azioni necessarie per migliorare il sistema infrastrutturale e la qualità dei servizi. Dal lato pubblico le risorse del PNRR possono rappresentare un'occasione straordinaria per recuperare questo gap infrastrutturale, valorizzando le zone urbane, ma soprattutto le aree interne, più marginalizzate per la distanza dalle grandi reti di comunicazione. Per accrescere ulteriormente il movimento cicloturistico italiano, si rendono opportune iniziative di promozione culturale sull'efficacia della bicicletta per il miglioramento del benessere psico-fisico della popolazione e per la tutela dell'ecosistema ambientale.

Collaborazione interistituzionale per realizzare le infrastrutture necessarie allo sviluppo del cicloturismo in Italia in linea con il Piano generale della mobilità ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024 del Mims. Il Piano prevede la definizione di una strategia per sviluppare il sistema delle ciclovie turistiche nazionali (10 ciclovie nazionali e la conversione in percorsi ciclabili delle ferrovie dismesse per un totale di 11.000 km). Progettare con l'Unione Europea i collegamenti a ciclovie internazionali. In collaborazione con la FCI (Federazione Ciclistica Italiana) e le Regioni definire standard nazionali e omogenei per la qualificazione di "bike hotels" delle strutture ricettive.

Attuare progetti per la realizzazione di percorsi ciclabili che rientrino nell'ambito dei circuiti nazionali di eccellenza (di cui art. 22 codice del turismo). Sostenere il miglioramento e l'accessibilità dei servizi cicloturistici, nella ricettività (*bike friendly*), nelle infrastrutture (*bike park*, aree di sosta, nodi intermodali), nei servizi ancillari

sottolineato, fra l'altro, quanto emerso da studi recenti (2021), ovvero che il cicloturismo incide sulla spesa turistica complessiva nazionale per circa il 6 per cento, con punte comprese tra il 15 e il 20 per cento in alcune Regioni ad alta specializzazione nel *bike tourism* (es. Trentino-Alto Adige). Il cicloturismo comprende due macro-segmenti turistici: quello relativo ai *cycling holidays (hard biking)*, appassionati di ciclismo, per i quali la bicicletta rappresenta la principale motivazione e modalità di viaggio e gli *holiday cycling (soft biking)*, turisti che usano la bicicletta durante la vacanza per stare in salute e praticare forme di mobilità dolce o esplorative di esperienze usualmente non praticate durante i periodi lavorativi.

Oltre a ciò, la crescita del cicloturismo costituisce una grande opportunità per le destinazioni italiane, che presentano una serie di punti di forza, tra i quali: un patrimonio naturalistico e paesaggistico vario e di rara bellezza; un patrimonio storico, culturale ed enogastronomico diffuso nelle diverse regioni italiane; condizioni climatiche favorevoli nel corso dell'intero anno e migliori rispetto ad altri Paesi europei; un'elevata reputazione del *brand* Italia dal punto di vista turistico; una cultura dell'ospitalità apprezzata in tutto il mondo.

Parallelamente ai punti di forza del cicloturismo italiano, il Piano mette in evidenza una serie di criticità consistenti, fra l'altro: nell'incapacità dell'offerta dei prodotti cicloturistici di soddisfare in modo completo e continuativo le esigenze dei viaggiatori; nella disomogeneità territoriale degli standard infrastrutturali (piste ciclabili, qualità delle strade, aree attrezzate, ecc.), degli standard ricettivi e dei servizi per i cicloturisti (strutture alberghiere dedicate, officine, ecc) oltre che nel rapporto qualità/prezzo delle offerte cicloturistiche meno competitive rispetto al resto dell'Europa, che si accompagna ad una debole promozione dell'offerta cicloturistica delle destinazioni. Tali criticità ben potrebbero costituire aspetti rilevanti da sottoporre a verifica nella fase realizzativa delle ciclovie.

(noleggio, officine, *bike sharing*, ecc.) e nell'informazione digitale e tradizionale (segnaletica). Effettuare il censimento delle ciclovie e dei percorsi permanenti esistenti o in via di realizzazione, creando un *data base* digitale fruibile in rete. Strumenti multimediali e multilingua per fornire al cicloturista tutte le informazioni necessarie per la sua esperienza (accessibili con *Qr code*), nonché la realizzazione di una mappatura digitale dei percorsi su piattaforme nazionali "accessibili" e integrazione nel *Digital Hub* nazionale.

Sostenere, in collaborazione con gli altri ministeri, l'integrazione dell'offerta di servizi di mobilità di alto livello in tutta la progettualità, di livello nazionale e regionale, dedicata a cammini, ciclovie, itinerari enogastronomici e, più in generale, a forme di turismo *slow* e alternativo.

Collaborazione interistituzionale per realizzare le infrastrutture necessarie allo sviluppo del cicloturismo in Italia in linea con il piano generale della mobilità ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024 del Mims. Il Piano prevede la definizione di una strategia per sviluppare il sistema delle ciclovie turistiche nazionali (10 ciclovie nazionali e la conversione in percorsi ciclabili delle ferrovie dismesse per un totale di 11.000 km). Progettare con l'Unione Europea i collegamenti a ciclovie internazionali. In collaborazione con la FCI (Federazione Ciclistica Italiana) e le Regioni definire standard nazionali e omogenei per la qualificazione di "*bike hotels*" delle strutture ricettive

10. Il Tavolo permanente di monitoraggio

Il Tavolo è stato istituito ai sensi dell'art. 8 del d. m. 29 novembre 2018 n. 517, allo scopo di monitorare l'attuazione del Sistema nazionale delle Ciclovie turistiche (SNCT), garantendo, al contempo, un dialogo costante fra le diverse Istituzioni coinvolte e fornendo le informazioni necessarie per il conseguimento degli obiettivi.

Per quanto riguarda la composizione, è stata prevista la nomina da parte della DG strade e autostrade di un presidente e la presenza di rappresentanti delle diverse Amministrazioni centrali interessate (Ministero della Cultura, Ministero del Turismo e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) e di quelle territoriali (Regioni e PA), uno per ciascuna ciclovia, oltre che dell'Anci e dell'Upi e di Roma Capitale. Senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, la composizione prevede anche la partecipazione di esperti esterni, designati dalle diverse Amministrazioni partecipanti.

Fra le competenze affidate all'Organo collegiale risultano comprese quelle di monitoraggio e valutazione *in itinere ed ex post* dell'avanzamento fisico e finanziario del programma, oltre al coordinamento delle attività dei soggetti impegnati nella realizzazione del sistema delle ciclovie turistiche, al supporto dei decisori in merito alle eventuali azioni correttive, alla valutazione dei benefici conseguiti e all'analisi delle eventuali motivazioni del mancato conseguimento degli obiettivi programmati e alla proposizione dei criteri di riparto delle risorse nelle diverse annualità (2021-2024).

Alle attività di monitoraggio e valutazione è ricollegata la funzione di collaborazione dell'Organismo nelle procedure di revoca parziale dei finanziamenti, allorché la realizzazione risulti incompleta, ma non tale da comportare la revoca definitiva dell'intero contributo.

Su quest'ultimo aspetto torna anche l'art. 7 del d. m. 12 agosto 2020 n. 344 che al riguardo specifica quali sono le funzioni ed i compiti già affidati allo stesso Organismo, ed anche in questo caso è stata precisata l'assenza di maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

In particolare, nel citato d.m. n. 344/2020, il monitoraggio degli interventi, risulta affidato al Tavolo permanente sia con riferimento alla fase di realizzazione degli interventi che in quella successiva, riguardante l'avanzamento degli interventi finanziati e gli effetti dagli stessi prodotti sulla mobilità urbana, come precisato al c. 2.

Il suddetto Tavolo deve verificare, fra l'altro, la coerenza degli interventi effettuati dai Comuni con gli aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i PUMS²² ed i *biciplan*, ma anche nello svolgimento, entro la data del 30 novembre 2020, di attività di coordinamento degli interventi da realizzare nel corso dell'anno successivo (2021). Oltre a ciò, il Tavolo è stato chiamato a supportare la competente struttura ministeriale (DGTP) nella valutazione della documentazione presentata dai beneficiari e nel monitoraggio degli stati di avanzamento del programma di interventi finanziati.

Alla luce di quanto rappresentato dall'Amministrazione nelle note istruttorie l'Organismo al gennaio 2022 non era stato ancora mai convocato, essendo in atto, in quel momento, la fase di valutazione dei PFTE e, come sottolineato nel maggio 2023 dalla stessa Amministrazione, il monitoraggio di competenza del Tavolo poteva essere realizzato attraverso la banca dati BDAP.

In ordine a quest'ultima considerazione, non possono che esprimersi forti perplessità, in quanto una banca dati come quella indicata (BDAP) ha funzioni ben precise, relative alla rendicontazione delle spese sostenute, al fine di provvedere all'erogazione delle diverse tranche di finanziamento. Ben diverse risultano essere le competenze assegnate al Tavolo permanente di monitoraggio che spaziano dal monitoraggio procedurale e valutazione *in itinere ed ex post* dell'avanzamento fisico e finanziario del programma, al coordinamento delle attività ed al supporto dei decisori in merito alle eventuali azioni correttive, ivi compresa l'adozione dei provvedimenti di revoca. Il mancato funzionamento dell'Organismo in questione non può certo non aver comportato ricadute negative sulla gestione del programma di finanziamenti oltre che sulle azioni di coordinamento con altre forme di finanziamento a supporto delle politiche di mobilità ciclistica.

Per quanto riferito, altresì, dalla Direzione generale del Trasporto pubblico locale, quest'ultima avrebbe partecipato, con cadenza biennale prevista dalla norma istitutiva (art.4 del d. m. 4 agosto 2017, n. 497) ai lavori di un altro Tavolo di monitoraggio, sede quest'ultimo di confronto istituzionale per l'aggiornamento dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), per la raccolta di informazioni in merito alla mobilità ciclistica, in quanto modalità primaria della mobilità sostenibile, oltre che per la definizione di linee condivise per le FAQ proposte in ordine all'attuazione del d.m. n. 344/2020.

²² Il d.m. 4 agosto 2017 ha tracciato le linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile su tutto il territorio nazionale che si intendono quali strumenti di pianificazione strategica con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni) con funzione sovraordinata rispetto agli altri strumenti di pianificazione quali i piani urbani del traffico (PUT).

Deve presumersi che il Tavolo tecnico di monitoraggio non abbia espletato l'adempimento previsto dai Protocolli d'intesa, consistente nella valutazione delle relazioni sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati e delle principali criticità riscontrate nell'attuazione degli stessi, da trasmettere al Mit, ogni anno, entro il 15 marzo, dalle regioni beneficiarie. Esso, non avendo mai funzionato, non ha potuto neppure ottemperare agli adempimenti del monitoraggio previsto dall'art. 7 del d. m. n. 344/2020 in ordine alla fase di realizzazione degli interventi e alla verifica della coerenza degli interventi effettuati dai comuni rispetto ai PUMS.

CAPITOLO IV

LO STATO DI ATTUAZIONE DELLE CICLOVIE TURISTICHE

Sommario: 1. Il Sistema nazionale delle ciclovie Turistiche; - 2. L'attuazione del d. m. 29 novembre 2018, n. 517; - 2.1. I Protocolli d'intesa sottoscritti con le regioni; - 3. L'adozione dei Piani di fattibilità tecnico-economica PFTE; 3.1. I tavoli tecnici operativi; 3.2. Le valutazioni dei Tavoli Tecnici operativi in merito ai PFTE; -4. La ripartizione delle risorse ed il cronoprogramma delle erogazioni; - 5. Le aggiudicazioni dei lavori del I lotto funzionale; - 6. Le revoche dei finanziamenti; -7. L'attuazione del d.m. 12 gennaio 2022, n. 4 e l'intervento PNRR M2C2 investimento 4.1. "Rafforzamento della mobilità ciclistica; -7.1. Le modalità di realizzazione dell'intervento; -7.2. Le modalità di erogazione delle risorse aggiuntive e di quelle a legislazione vigente. - 7.3. Le verifiche, il monitoraggio e la rendicontazione; -7.4. Le revoche fino ad ora adottate; -8. Lo stato di attuazione dell'intervento PNRR.

1. Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche

Il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche SNCT è nato, come già precisato, dalla previsione contenuta nell'art. 1, c. 640 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, che ha autorizzato una spesa pari a 17 mln di euro per il 2016 e di 37 mln per gli esercizi 2017 e 2018, successivamente rifinanziata con l. 11 dicembre 2016, n. 232 fino al 2024 con ulteriori risorse (13 mln per il 2017, 30 mln per 2018 e 40 mln dal 2019 al 2024), per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche con priorità per i dieci tracciati già individuati (Sole, Vento, Grab, Acquedotto pugliese, Delle Lagune TriLiVe, Garda, Magna Grecia, Adriatica, Tirrenica e Sardegna).

Tabella n. 57 Percorsi delle ciclovie turistiche e chilometraggio

CICLOVIE	INIZIO - FINE	REGIONI	KM
Acquedotto Pugliese	Da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)	Campania, Basilicata e Puglia	530
Vento	Da Venezia a Torino	Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Piemonte	732
Sole	Da Verona a Firenze	Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana	392
Adriatica	Da Chioggia (VE) al Gargano	Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia	790
Tirrenica	Da Ventimiglia (IM) a Roma (RM)	Liguria, Toscana e Lazio	1.070
Sardegna	Da Sassari a Sassari	Sardegna	1.050
Magna Grecia	Da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)	Basilicata, Calabria e Sicilia	900
Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	Da Trieste a Venezia	Friuli Venezia Giulia e Veneto	278
Garda	Da Peschiera del Garda (VR) a Peschiera del Garda (VR)	Lombardia, Veneto e Trentino	165
Grab	Roma	Roma Capitale	44,5

Fonte: Corte dei conti su dati d.m. 29 novembre 2018

Il percorso più lungo è quello della Ciclovia Tirrenica che sviluppa 1070 km seguito da quello della Ciclovia Sarda il cui tracciato si estende per 1050 km. La Ciclovia con il percorso più breve è quella del GRAB con 44,5 km.

Appare importante sottolineare quanto precisato dalla norma istitutiva e ribadito successivamente anche dal d.m. 11 aprile 2017, n. 133 (linee guida per la realizzazione delle ciclovie turistiche) ove nelle premesse si afferma la necessità, nelle more dell'individuazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, di dare precedenza ai progetti ed agli interventi relativi ai percorsi individuati come prioritari.

Nelle linee guida di cui al d.m. n. 133/2017, dirette alla DG trasporto pubblico locale e la DG strade e autostrade, è stata prevista l'adozione del PFTE entro tre mesi dalla sottoscrizione dei Protocolli d'intesa, anche in considerazione della necessità di avviare tempestivamente le attività di progettazione e realizzazione delle Ciclovie, facendo affidamento alle risorse che la DG competente avrebbe dovuto celermente mettere a disposizione delle parti interessate.

Inoltre, era chiaramente espressa la priorità di lotti funzionali immediatamente percorribili o fruibili a seguito di interventi di modesto importo economico, individuati sulla base del rapporto costi benefici, privilegiando maggiore lunghezza di itinerario ciclabile a minor costo chilometrico, oppure percorsi già pedalabili a seguito di interventi sulle regole d'uso.

I tracciati preferibili dovevano essere quelli accessibili anche da parte di ciclisti inesperti utenti disabili, deboli.

2. L'attuazione del d. m. 29 novembre 2018, n. 517.

Con il decreto n. 517/2018, adottato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni dei beni culturali e delle politiche agricole, in attuazione di quanto previsto dall'art. 1, c. 640 della legge di stabilità per il 2016, sono stati definiti criteri omogenei per l'individuazione dei progetti e degli interventi relativi alle ciclovie turistiche, nonché per la ripartizione delle risorse finalizzate al finanziamento dei costi di progettazione e di realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, oltre che di ciclostazioni ed interventi di messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

Il decreto, sulla base dell'intesa conseguita in sede di Conferenza Unificata dell'8 novembre 2018, ha destinato le risorse stanziare dall'art. 1, c. 640 dell'anzidetta legge, al netto di quanto già ripartito con d. m. 27 dicembre 2017, n. 468, sul cap. 7582 dello stato di previsione della spesa del Mit per un importo complessivo pari ad euro 361.780.679,60, che sono state distribuite nelle annualità 2016-2024 come esposto nella tabella di seguito riportata, aggiornata alla luce dei provvedimenti adottati in prosieguo di tempo.

Tab. n. 58 Piano finanziario ex decreti ministeriali n. 517/2018 e n. 283/2020

ANNUALITÀ	RISORSE STANZIATE
2016	4.780.679,60
2017	50.000.000,00
2018	67.000.000,00
2019	40.000.000,00
2020	40.000.000,00 10.000.000,00
2021	40.000.000,00
2022	40.000.000,00 60.000.000,00
2023	40.000.000,00 60.000.000,00
2024	40.000.000,00 70.000.000,00
TOTALE	361.780.679,60

Fonte: Corte dei conti su dati d.d. m.m. n. 517/2018 e n. 283/2020

Infatti, con successivo decreto ministeriale n. 283 del 24 giugno 2020, le risorse originariamente destinate dal d. m. n. 517/2018 sono state rimodulate, a partire dall'esercizio 2019, per il quale è stato azzerato lo stanziamento, come pure nell'esercizio successivo sono state ridotte a 10 mln di euro. Nell'invarianza del *budget* complessivo, pari ad euro 361.780.679,60, nelle ultime annualità programmate le risorse sono incrementate a 60 e 70 mln di euro dagli originari 40 mln. La rimodulazione appare, di fatto, funzionale all'effettivo stato della gestione del cap. 7582 di spesa del Mit (cfr. *supra* cap. par) alla data di adozione del decreto n. 283, testimoniando chiaramente l'adeguamento della regolamentazione successivamente intervenuta allo slittamento delle tempistiche originariamente programmate per la realizzazione del SNCT da parte della stessa Amministrazione.

Ai sensi del d.m. n. 517/2018, come già accennato in precedenza, la progettazione e realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche andava effettuata previa stipula e sottoscrizione, entro 90 giorni, di un protocollo d'intesa da redigersi sulla falsariga dello schema parte integrante dello stesso decreto, con l'individuazione di un soggetto (regione) capofila, avente funzioni di coordinamento oltre che di referente unico per il Ministero.

2.1. I protocolli d'intesa sottoscritti con le Regioni

Già prima dell'entrata in vigore del d. m. 28 novembre 2018, n. 517, ai fini dell'individuazione degli interventi da realizzare, oltre che le azioni a carico delle diverse Parti firmatarie, sono stati sottoscritti negli anni 2016 e 2017 fra le Regioni e le Amministrazioni centrali competenti (Mit e Mibact), sette (7) Protocolli d'intesa relativi ad altrettante Ciclovie (cfr. *supra* cap. par), come riepilogato nella tabella di seguito riportata, che espone, non solo i Protocolli approvati in prima battuta, ai quali ha fatto seguito il d. d. 16 maggio 2017, n. 23, attuativo delle direttiva ministeriale n. 133 del 11 aprile 2017, e con il quale sono state erogate le risorse utili all'adozione da parte delle regioni capofila beneficiarie del progetto di fattibilità tecnico-economica. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, già nei primi Protocolli, si era impegnato a realizzare azioni volte alla progettazione di un sistema di ciclovie turistiche coerente con la rete ciclabile europea EuroVelo, oltre ad innalzare i livelli di sicurezza e di comfort delle percorrenze e definire una segnaletica omogenea che consenta la riconoscibilità dell'appartenenza della Ciclovie al SNCT. Contestualmente, l'allora Mibact si era impegnato a rafforzare l'attrattività dell'offerta turistico-culturale, migliorando l'accessibilità e fruibilità, mettere in rete i siti di interesse culturale e paesaggistico e promuovere iniziative culturali artistiche e in genere connesse alla fruizione turistica oltre che iniziative turistiche finalizzate al rilancio delle aree interne.

Tab. n. 59 Approvazione dei Protocolli di intesa e relative erogazioni						
Ciclovie	Data approvazione I Protocolli d'intesa	Erogazioni alle Regioni ex d. d. 16 maggio 2017 n. 23		Data approvazione II Protocolli d'intesa	Erogazioni alle Regioni ex d. d. n. 378/2019, d. d. nn. 338,296,295,339,340/2019	
Acquedotto pugliese	27.07.2016	Puglia	678.156,28	26.08.2019		
		Basilicata	102.000,00			
		Campania	33.907,00			
SOLE	27.07.2016	Emilia-Romagna	1.066.728,00	24.04.2019		
GRAB	21.09.2016	Roma capitale	146.400,00	19.06.2019		
VENTO	27.07.2016	Lombardia	2.753.487,51	24.04.2019		
Garda	09.08.2017			24.04.2019	PA Trento	1.615.881,60
Sardegna	09.08.2017			11.04.2019	Sardegna	2.000.000,00
Magna Grecia	09.08.2017			09.04.2019	Calabria	895.940,00
Trieste - Venezia				24.04.2019	Friuli V.G.	275.000,00
					Veneto	225.000,00
Adriatica				02.05.2019	Marche	1.185.146,48
Tirrenica				24.04.2019	Toscana	1.250.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

Nel 2019 sono stati nuovamente sottoscritti i sette (7) Protocolli già in essere e sono stati sottoscritti *ex novo* quelli relativi alle Ciclovie Adriatica, TriLiVe e Tirrenica, fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Regioni interessate.

In forza delle previsioni contenute nel decreto n. 517/2018, a monte dell'attuazione dei progetti per la realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, era necessaria la sottoscrizione di specifici protocolli di intesa, aventi un contenuto in linea con quanto indicato nello schema allegato, entro il termine del 31 dicembre 2020. La finalità dei Protocolli d'intesa, come indicato nel *format*, era, principalmente, quella di regolare i rapporti fra le amministrazioni impegnate nella realizzazione delle ciclovie. In particolare, le regioni, oltre ad individuare una regione capofila, erano tenute ad indicare i soggetti attuatori, ai fini dell'erogazione delle risorse e della rendicontazione finale delle spese, la cui documentazione doveva essere inserita nella banca dati BDAP. Inoltre, tramite il soggetto capofila, le stesse dovevano occuparsi del monitoraggio delle attività, nel rispetto delle scadenze stabilite dai progetti. Agli anzidetti compiti risultavano affiancate anche numerose altre funzioni che spaziavano dall'acquisizione di pareri, autorizzazioni e approvazioni, finalizzate alla definizione del Piano di fattibilità tecnico economica (PFTE), alla trasmissione di quest'ultimo al Ministero identificato tramite codice unico di progetto (CUP), unitamente allo studio di fattibilità, alle relazioni planimetriche, al calcolo della spesa, al piano particellare preliminare e agli studi di inserimento urbanistico e prefattibilità ambientale. Quel che più conta è che le regioni avevano il compito di assicurare l'aggiudicazione delle gare per i lavori relativi al primo lotto funzionale entro il 30 giugno 2022.

Il protocollo d'intesa Ciclovia dell'Acquedotto pugliese è stato sottoscritto fra la Regione capofila, ovvero la Puglia, il Mit, il Mibact e le Regioni Campania e Basilicata, sulla falsariga del *format* allegato al d. m. n. 517/2018. Esso ha annullato e sostituito il precedente adottato il 27 luglio 2016, al quale era stata data parziale attuazione con attribuzione di risorse alle regioni interessate per complessivi 814.064,09 euro, e cioè Puglia, Basilicata e Campania e rispetto al quale alcune scadenze sono state posticipate, fra l'altro quella relativa all'adozione del PFTE al 30 settembre.

Il Protocollo prevede nel suo articolato gli impegni assunti dalle parti e specificatamente quello del Mit di convocare il Tavolo tecnico operativo per la valutazione del PFTE e del progetto esecutivo (incombente successivamente espunto in forza del d.m. n. 4/2022), quello di provvedere all'individuazione dei progetti costituenti successivi lotti funzionali della Ciclovia, oltre a reperire ulteriori finanziamenti e fondi statali per la

compartecipazione al pagamento delle spese per la progettazione definitiva ed esecutiva, ed infine provvedere all'erogazione delle risorse assegnate.

Al Ministero della cultura sono stati assegnati diversi compiti, fra cui quello di assicurare la collaborazione da parte degli istituti presenti sul territorio e avvalersi del proprio portale HUB Geo per graficizzare informaticamente il tracciato della ciclovia e metterlo in connessione con altre banche dati inerenti il patrimonio tutelato. Le Regioni, dal canto loro, hanno individuato i soggetti attuatori per la parte pugliese Acquedotto pugliese spa; per la parte lucana la stessa Regione Basilicata e per la Campania l'Agenzia Campana per la mobilità le infrastrutture e le reti Acamir. Le Regioni interessate si sono impegnate a provvedere, attraverso il soggetto capofila, al monitoraggio delle attività, secondo le scadenze predefinite, oltre che a collaborare per la stesura del PFTE, acquisendo tutte le autorizzazioni e le approvazioni necessarie al suo successivo inoltro al Mit, unitamente a tutta la documentazione richiesta. Oltre a ciò, le Regioni interessate si sono impegnate a corrispondere alle richieste del Tavolo permanente di monitoraggio e ad aggiudicare entro il 31 marzo 2021 il primo lotto funzionale.

Il protocollo d'intesa Ciclovia Adriatica è stato sottoscritto a seguito delle approvazioni da parte delle regioni interessate Marche, Veneto, Emilia-Romagna, Abruzzo, Molise e Puglia con apposito atto (delibera della Giunta regionale o decreto) intervenute nei mesi di marzo/aprile 2019 e non sostituisce precedenti protocolli. La regione capofila prescelta è stata la Regione Marche, alla quale risulta affidato il coordinamento delle altre regioni, la definizione del PFTE (nel cui ambito devono essere ricompresi lo studio di fattibilità, le relazioni planimetriche, lo studio per l'inserimento urbanistico), l'aggiornamento della banca dati e l'interfaccia con il Mit. Il percorso è stato individuato in modo specifico solo dalla Regione Abruzzo, che lo ha quantificato in 131 km, da Martinsicuro (TE) a San Salvo (CH) con il coinvolgimento di 17 comuni. Il Protocollo tiene in considerazione l'avvenuta definizione del Piano generale della mobilità ciclistica (la cui ultima versione è riferita al periodo 2022-2024).

Nei progetti è stata determinata, innanzitutto, la lunghezza dell'asse principale della ciclovia che poteva subire in corso d'opera variazioni non superiori al 10 per cento, qualora tali variazioni avessero consentito il raggiungimento di luoghi di particolare interesse storico, artistico, paesaggistico e naturalistico, ovvero le stesse fossero derivate da successivi approfondimenti progettuali.

3.L'adozione dei Piani di fattibilità tecnico-economica PFTE

Negli anzidetti Protocolli, predisposti sulla base delle linee guida riportate nello stesso decreto ministeriale n. 517/2018, si prevedeva, fra l'altro, il termine del 31 dicembre 2020 per la consegna del Progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE), comprensivo dello studio di fattibilità, delle relazioni, delle planimetrie e degli elaborati grafici, con il calcolo sommario della spesa ed il relativo piano particellare preliminare.

Sul punto nel corso dell'istruttoria si è potuto constatare che le tempistiche di attuazione del già menzionato adempimento sono state più volte procrastinate. Infatti, il termine originariamente fissato ai mesi di aprile/maggio 2019, in forza del d. m. 517/2018, è slittato al 31 dicembre 2020, ed è stato ancora rinviato al 31 agosto 2021, ai sensi dell'art. 2 del d. m. n. 283/2020, e risulterebbe essere stato rispettato, come riferito dall'Amministrazione (v. nota Mit prot. n. 96 del 17 gennaio 2022), da tutte le regioni capofila.

Tutti i termini previsti nel d. m. n. 517/2018 dovevano considerarsi prorogati di otto mesi ²³per cui: la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica fissata per il 31.12.2020 era stata procrastinata in forza del d. m. 344/2020 al 31.08.2020; le tempistiche di erogazione delle risorse previste dall'art. 5 sono procrastinate anch'esse di otto mesi (cfr. confronto *supra* Cap. par.).

Tab. n. 60 Stato delle consegne del PFTE e termini previsti ex art. 2 d. m. n. 283/2020		
Ciclovia	Termine per la consegna PFTE ex art. 2 del d.m. n. 283/2020	Stato della consegna del PFTE, per ciascuna Ciclovia, al gennaio 2022
Acquedotto pugliese	Progetto già consegnato al MIT	Progetto già consegnato al MIT
SOLE	Progetto già consegnato al MIT	Progetto già consegnato al MIT
GRAB	Progetto già consegnato al MIT	Progetto già consegnato al MIT
VENTO	Progetto già consegnato al MIT	Progetto già consegnato al MIT
Garda	31/08/2021	Progetto consegnato al MIMS
Trieste - Venezia	31/08/2021	Progetto consegnato al MIMS
Adriatica	31/08/2021	Progetto consegnato al MIMS
Magna Grecia	31/08/2021	Progetto consegnato al MIMS
Tirrenica	31/08/2021	Progetto consegnato al MIMS
Sardegna	31/08/2021	Progetto consegnato al MIMS

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

²³ In forza del d.m. 402 del 12 settembre 2018 i termini previsti dall'art. 7 del d.m. 468/2017 sono stati prorogati al 30 novembre 2018.

3.1. I tavoli tecnici operativi

Ai fini dell'attuazione dei Protocolli d'intesa, sottoscritti fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Regioni capofila, sono stati costituiti presso il Ministero appositi Tavoli Tecnici Operativi, ai sensi dell'art. 7 dello schema di Protocollo di cui all'all. 2 del citato d. m. n. 517/2018.

I Tavoli sono stati presieduti da rappresentanti del Mit e composti dai rappresentanti delle Parti firmatarie dei Protocolli, dai Soggetti attuatori e, se del caso, da ulteriori Istituzioni interessate alla realizzazione delle singole Ciclovie e, per particolari questioni, aperte al contributo di esperti esterni proposti dalle Regioni o dai Ministeri.

Ai Tavoli Tecnici Operativi risultano, fra l'altro, essere state intestate le seguenti funzioni:

- condividere le procedure necessarie per rendere operativo il progetto delle Ciclovie, secondo le disposizioni indicate nel decreto interministeriale di ripartizione delle risorse ed, in particolare, secondo quelle relative alle modalità di erogazione delle risorse economiche per le diverse annualità;

- definire il cronoprogramma delle attività, in coerenza con la disponibilità delle risorse economiche assegnate per le diverse annualità, nonché con l'eventuale quota parte proveniente dalle Regioni o da altre fonti di finanziamento;

- analizzare, in coerenza con le risorse economiche disponibili, la possibilità di realizzare tratte parziali delle Ciclovie turistiche, in base alle priorità di intervento per successivi lotti funzionali, all'interno di un quadro coordinato complessivo;

- valutare i progetti di fattibilità tecnico economica PFTE, in vista dell'ammissione dei progetti al finanziamento.

A tale ultimo proposito, nella tabella di seguito riportata, si illustrano le tappe delle attività dei Tavoli istituiti per ciascuna ciclovia con riferimento all'esito della valutazione dei singoli PFTE presentati dalle regioni interessate e viene indicata anche la data di approvazione di ciascun Piano.

Tab. n. 61 ATTIVITA' DEI TAVOLI TECNICI OPERATIVI			
CICLOVIA	DATE RIUNIONI	ATTIVITA'	ESITO
GRAB	11 APRILE 2018	PRESENTAZIONE BOZZA DEL PFTE	NON ANCORA APPROVATO DA ROMA CAPITALE
	2 MAGGIO 2018	PRESENTAZIONE PROGETTO FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ESAME E RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	21 GIUGNO 2018	PRESENTAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA DA PARTE PROGETTISTI DI ROMA CAPITALE	ESAME E RICHIESTA DI ULTERIORI INTEGRAZIONI
	17 DICEMBRE 2018	TRASMISSIONE CON NOTA PROT. 15370 DELLA INTEGRAZIONE E AGGIORNAMENTO AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DA PARTE DI ROMA CAPITALE	
	15 FEBBRAIO 2019	TAVOLO OPERATIVO ESPRIME PARERE FAVOREVOLE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA PER AMMISSIONE AL FINANZIAMENTO 1 ANTICIPAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL 1 LOTTO FUNZIONALE
APPROVAZIONE	24.04.2019		
SOLE	7 AGOSTO 2019	REGIONE EMILIA-ROMAGNA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA (PROT. PG/2019/638003)	
	29 AGOSTO 2019	REGIONE EMILIA-ROMAGNA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT L'INTEGRAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA (PROT. PG/2019/663031)	
	16 OTTOBRE 2019	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E MODIFICHE
	1° APRILE 2020	REGIONE EMILIA-ROMAGNA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT L'AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA (PROT. PG/2020/263810)	
	1° SETTEMBRE 2020	ESAME NUOVA DOCUMENTAZIONE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
APPROVAZIONE	01.09.2020		
VENTO	30 APRILE 2019	REGIONE LOMBARDIA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA (PROT.SI.2019.0015087)	
	16 OTTOBRE 2019	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA RIGUARDANTE IL TRATTO TORINESE
	12 NOVEMBRE 2019	REGIONE LOMBARDIA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT LE INTEGRAZIONI RICHIESTE PER IL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA (PROT.PG/2019/838869)	
	19 FEBBRAIO 2020	ESAME DEL PFTE)	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
	13 DICEMBRE 2021	REGIONE VENETO TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DEL 1° LOTTO	
APPROVAZIONE	19.02.2020		

segue Tab. n. 61			
CICLOVIA	DATE RIUNIONI	ATTIVITA'	ESITO
ACQ.PUGLIESE	17 LUGLIO 2020	REGIONE PUGLIA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT.AOO 184/PROT0001606)	
	30 SETTEMBRE 2020	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA (NOTA 9732 DEL 12 OTTOBRE 2020)
	16 NOVEMBRE 2020		SOLLECITATO L'INOLTRO DELLA DOCUMENTAZIONE RICHIESTA (NOTA 11504 DEL 16 NOVEMBRE 2020)
	12 GENNAIO 2021	REGIONE PUGLIA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO AGGIORNATO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT.AOO 184/PROT0000034)	
	23 MARZO 2021	ESAME DEL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
APPROVAZIONE	23.03.2021		
SARDEGNA	5 AGOSTO 2021	REGIONE SARDEGNA TRASMETTE AL MIMS IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT.25106)	
	6 OTTOBRE 2021	ESAME DEL PFTE	
	2 DICEMBRE 2021	ESAME DEL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
APPROVAZIONE	02.12.2021		
MAGNA GRECIA	31 AGOSTO 2021	REGIONE CALABRIA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT.371642)	
	15 DICEMBRE 2021	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E MODIFICHE
	7 MARZO 2022	ESAME DEL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA AL FINE DEL FINANZIAMENTO
APPROVAZIONE	07.03.2022		
ADRIATICA	9 AGOSTO 2021	REGIONE EMILIA-ROMAGNA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT.998915)	
	11 NOVEMBRE 2021	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E MODIFICHE
	2 MARZO 2022	REGIONE EMILIA ROMAGNA - CAPOFILA- TRASMETTE AL MIT IL PFTE AGGIORNATO	
	16 MARZO 2022	ESAME DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE AL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA AL FINE DEL FINANZIAMENTO
APPROVAZIONE	16.03.2022		

segue Tab. n. 61			
CICLOVIA	DATE RIUNIONI	ATTIVITA'	ESITO
TIRRENICA	31 AGOSTO 2021	REGIONE TOSCANA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT.AOOGRT 0340665)	
	2 DICEMBRE 2021	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E MODIFICHE
	20 GENNAIO 2022	REGIONE TOSCANA-CAPOFILA- TRASMETTE AL MIT LE INTEGRAZIONI E MODIFICHE AL PFTE	
	2 MARZO 2022	ESAME DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE AL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA AL FINE DEL FINANZIAMENTO
APPROVAZIONE	02.03.2022		
TRIESTE- VENEZIA	30 AGOSTO 2021	REGIONE FRIULI- VENEZIAGIULIA (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT. 55965/P)	
	4 NOVEMBRE 2021	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E MODIFICHE
	13 DICEMBRE 2021	REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA (CAPOFILA) TRASMETTE LE PROPRIE CONTRODEDUZIONI	
	21 FEBBRAIO 2022	ESAME DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE AL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA AL FINE DEL FINANZIAMENTO
APPROVAZIONE	21.02.2022		
GARDA	11 AGOSTO 2021	PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO (CAPOFILA) TRASMETTE AL MIT IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PROT. PAT/RFD330-0583388)	
	21 OTTOBRE 2021	ESAME DEL PFTE	RICHIESTA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E MODIFICHE
	26 NOVEMBRE 2021	PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO (CAPOFILA) TRASMETTE VIA MAIL AL MIT LE INTEGRAZIONI RICHIESTE (FORMALIZZATO CON PROT. N. SI05/29-2022-18 DELL'11 GENNAIO 2022)	
	21 MARZO 2022	ESAME DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE AL PFTE	PARERE FAVOREVOLE AL PFTE CON RACCOMANDAZIONI
APPROVAZIONE	21.03.2022		

Fonte: Corte dei conti su dati Ministero delle infrastrutture

3.2. Le valutazioni dei Tavoli Tecnici operativi in merito ai PFTE

Dalla lettura del materiale documentale trasmesso dall'Amministrazione e riguardante le valutazioni espresse dai Tavoli Tecnici in merito ai singoli Progetti di fattibilità tecnico-

economica, emerge una circostanza che accomuna diverse delle valutazioni rese in termini conclusivamente positivi, ovvero la presenza di alcuni *caveat*, a volte anche piuttosto rilevanti.

Per la Ciclovia "Magna Grecia" in ordine agli aspetti geologici ed ambientali il giudizio positivo complessivamente espresso risulta ipotocato dall'evidenziazione di tratti troppo impattanti e di difficile manutenzione, oltre a scelte che affiancano il percorso alla sede stradale ad alta intensità di traffico veicolare con le conseguenti problematiche, anche in relazione alla necessità di una riasfaltatura dell'intera sede stradale, oltre che di quella della ciclovia. Ulteriore problematica evidenziata è stata quella connessa all'uso della segnaletica verticale, sia turistica che stradale, in tratti caratterizzati da eccezionali condizioni paesaggistico ambientali, nei quali la stessa risultava eccessivamente impattante o, al contrario, carente nelle ipotesi di situazioni di pericolo su sedi stradali promiscue.

Per quanto attiene alla Ciclovia "Adriatica" la valutazione finale del Tavolo tecnico è stata positiva ma caratterizzata dalla presenza di osservazioni di carattere generale riguardanti, fra l'altro, l'impossibilità di realizzare carreggiate della larghezza indicata di 3,5 metri, essendo al massimo realizzabile una sezione di 2,5 o 2 m, in condizioni di eventuale promiscuità con la sede pedonale. Più specificatamente, è stato evidenziato per il tratto romagnolo l'attraversamento di un'area protetta quale quella del delta del Po, ove la soluzione di tracciato individuata non è stata ritenuta idonea ma da sostituire.

Oltre a ciò, la valutazione richiama espressamente quanto osservato dalle Soprintendenze competenti per territorio che hanno raccomandato di verificare i tratti con particolare incidenza paesaggistica e archeologica, oltre a sollecitare modifiche delle percorrenze, al fine di valorizzare meglio beni culturali e paesaggistici raggiungibili lungo il tracciato. Infine, una particolare attenzione è stata riservata al livello di sicurezza dei tratti della ciclovia non solo promiscui con la sede stradale, ma anche quelli per i quali la valutazione è stata in termini di "minimo", non essendo presenti tratte con valutazione *buono*, ma o *minimo* o *ottimo*. Sullo specifico aspetto la raccomandazione è stata anche quella di evitare tratte con pendenza superiore al 4 per cento e ridurre il più possibile i tratti in condivisione con la sede stradale carreggiabile. Circa la segnaletica, le prescrizioni richiamate sono quelle del MIT.

Per quanto riguarda i costi al chilometro, la valutazione evidenzia una grande difformità fra i diversi soggetti attuatori interessati, giacché i costi vanno da un minimo di 292.091 euro della Regione Veneto ai 77.315 euro della Regione Puglia, a fronte di un costo medio programmato per Km di 250.000-300.000 euro per gli ambiti extraurbani.

In ordine alla Ciclovia Tirrenica alcune osservazioni, espresse nell'ambito di un giudizio complessivamente positivo, hanno riguardato aspetti ricorrenti anche nelle

precedenti due ciclovie ed, in particolare, la raccomandazione è stata quella di evitare tratte di innesto fra le piste ciclabili e le sedi stradali extraurbane, che rappresentano sempre un motivo di pericolo, da ridurre possibilmente al minimo, anche in ragione dei costi di rifacimento del manto stradale non ricompresi nelle voci ammissibili. Anche in questo caso, le pendenze in alcuni tratti si sono manifestate particolarmente elevate e superiori, di gran lunga, allo standard richiesto (4%), con una valutazione del *comfort* addirittura ottima, pur in presenza di evidenti difficoltà tecniche del percorso. Forti perplessità sono state espresse con riferimento allo studio ambientale ed, in ogni caso, è stata sottolineata la necessità di integrare, con ulteriore documentazione, la rappresentazione della situazione geologica e geomorfologica dei percorsi, a volte, progettati troppo a ridosso dell'arenile, tanto da poter essere oggetto di mareggiate, ed eventi meteorologici avversi, con evidenti ricadute in termini di sicurezza del tracciato e di difficoltà di manutenzione dello stesso. In ordine ai costi, dalla documentazione emerge una certa difformità. In particolare, quelli programmati per la Liguria, pari a circa 1 mln di euro al km, considerato, fra l'altro, che una parte (350 metri) del tracciato era considerata da adeguare e non da realizzare *ex novo*, risultano ben distanti da quelli pianificati per la Toscana pari a 290.000 euro a km e per il Lazio pari a 111 mila euro. Quanto sopra, in ragione del fatto che per le tratte liguri sono state ricomprese nelle voci di costo spese attinenti alla sicurezza, alla promiscuità di alcune percorrenze ed alla non finanziabilità dei tratti cd. per esperti.

Con riferimento alla Ciclovie delle Lagune (TriLve), la valutazione positiva del PFTE risulta gravata da alcune considerazioni che, in parte, coincidono con quelle espresse per le altre Ciclovie ed, in parte, invece, sono specifiche del percorso, che presenta particolari caratteristiche ambientali e geomorfologiche, tali da aver comportato alcune raccomandazioni legate alla necessità di evitare un impatto eccessivo sull'ambiente. Ad esempio, la segnaletica verticale, la costruzione di passerelle per scongiurare la promiscuità dei percorsi, anche in considerazione dell'impossibilità di addebitare gli interventi di manutenzione ordinaria ai costi di realizzazione della ciclovie. Oltre a ciò, è stata segnalata l'opportunità di una velocizzazione nella richiesta e nell'ottenimento delle Vinca (valutazioni di incidenza ambientale) e della Vas (valutazione ambientale strategica), provvedimenti per la cui concessione sono ben note le difficoltà nelle quali attualmente versa l'Amministrazione dell'Ambiente e della sicurezza energetica.

Il costo medio al km è pari a 550,8 migliaia di euro che risulta anch'esso ben superiore allo standard pari a 250-300 mila euro, imputabile principalmente alla necessità di interventi di manutenzione straordinaria.

La valutazione espressa dal Tavolo tecnico operativo sulla Ciclovia del Garda è stata positiva. Tuttavia, la relazione conclusiva ha evidenziato l'esistenza di una serie di criticità, già sottolineate in sede di Tavolo del 21 ottobre 2021, riguardanti la sicurezza e le caratteristiche tecniche del tracciato. In particolare, è stato evidenziato che il PFTE risultava carente delle indagini e degli studi necessari ad approfondire gli aspetti paesaggistico-ambientali, considerati i vincoli presenti e le particolarità dei percorsi interessati da gallerie e tratti a sbalzo. Per tutto quanto sopra, alla data dell'approvazione del PFTE era impossibile una quantificazione precisa dei costi, valutabili in modo adeguato solo a seguito della presentazione degli esiti degli studi allora mancanti. Circa gli aspetti legati al patrimonio archeologico, la relazione segnalava alcune criticità particolari nel tratto Garda - Torri del Benaco, per la presenza di siti archeologici particolarmente noti fra cui quella del sentiero delle incisioni rupestri, affioranti e perfettamente conservate dai ghiacciai disciolti. Per i tratti della Ciclovia ricadenti nel territorio della PA di Trento sono stati chiamati in causa gli enti competenti. Criticità erano state espresse anche in ordine agli aspetti progettuali, che coinvolgevano la necessità di creazione di opere, come ad esempio il completo rifacimento del tratto di ciclovia già esistente nel Comune di Peschiera, le diverse e gravi situazioni di impatto paesaggistico negativo dei tratti ricompresi nell'ambito del Comune di Garda, fra cui quello collocato di fronte a Villa Canossa e per il quale era stato previsto un imponente allargamento della fascia costiera, con la creazione di una pavimentazione artificiale, la realizzazione di una scogliera frangiflutti, oltre alla costruzione di un sottopasso.

Alla luce della documentazione raccolta nel corso dell'istruttoria deve evidenziarsi che la PA di Trento aveva, a suo tempo, rappresentato le ragioni che giustificavano il significativo incremento (+77%) dei costi di cui al PFTE rispetto a quelli indicati nel documento di fattibilità del 2017. Nello specifico era stato asseverato che si trattava dell'ampliamento del tracciato (+84%) e che le motivazioni di carattere geologico, derivanti dalle perizie, nel frattempo, realizzate avevano evidenziato la necessità di interventi di messa in sicurezza dei percorsi (da eventi franosi occorsi in quegli anni) oltre che di carattere paesaggistico, che avevano comportato la scelta di tracciati più costosi, ma meno impattanti ambientalmente e più sicuri.

La valutazione espressa dal Tavolo tecnico operativo sul PFTE della Ciclovia della Sardegna è come le altre positiva ma subordinata ad una serie di osservazioni e prescrizioni da sviluppare nelle successive fasi finalizzate all'ottenimento delle autorizzazioni e dei pareri previsti. In particolare, il tratto di Ciclovia che si estende per 1.117 chilometri, dei quali il 46 per cento risulta costituito da parti finanziate a carico del Fondo, a fronte di un 36,8 per cento finanziato con altre risorse e solo il 5 per cento costituito da tratte da riqualificare. Del

chilometraggio complessivo solo il 9 per cento ha natura promiscua, con sedi stradali extraurbane che non hanno destato particolare attenzione da parte del Mit in ragione della caratteristica delle strade interessate, a bassa intensità di traffico veicolare. Al riguardo, tuttavia, è stata sottolineata la necessità di rispetto da parte dei soggetti attuatori degli standards relativi alla segnaletica verticale e alla realizzazione in sede propria; in ordine all'utilizzo dei guardrail è stata evidenziata l'esigenza della conformità a regola. Dal punto di vista paesaggistico- culturale, per le Province di Sassari e Nuoro sono state formulate specifiche prescrizioni circa gli adempimenti non ancora realizzati e da attuare prima del progetto definitivo.

La Ciclovia dell'Acquedotto pugliese, in realtà, dalla documentazione in possesso della Sezione non risulterebbe aver ricevuto un parere espressamente favorevole, dal momento che la relazione si apre con la considerazione che non risultava pervenuto al vaglio del tavolo tecnico un solo PFTE, ma ne erano pervenuti uno per ciascuna regione interessata dal tracciato e molto diversi fra loro. Al contrario, le ciclovie del SNCT dovrebbero poter costituire un'unica infrastruttura. La mancata univocità implica anche che tutti i percorsi che costituiscono delle derivazioni o deviazioni dal percorso principale devono essere finanziate con risorse altre e rinvenibili dai bilanci degli enti territoriali interessati. In aggiunta a ciò, è stata riconosciuta dal Tavolo Tecnico, in ragione delle caratteristiche geomorfologiche del territorio attraversato, la profonda diversità dei tracciati, che per quanto riguarda le Regioni Campania, Basilicata e Puglia del Nord sono contraddistinti da condizioni tali da poter essere destinati solo a cicloturisti esperti, mentre le tratte della Puglia centro meridionale risultano essere di più facile accessibilità e, quindi, destinate anche ad un turismo familiare. I percorsi individuati, tuttavia, non sempre rispondono al contesto storico ambientale dell'acquedotto pugliese che non andava perso di vista. Perplessità sono state sollevate anche con riferimento alle modalità di manutenzione e gestione della struttura. Dal punto di vista dei beni culturali è stata sottolineata la necessità di evitare la rimozione di pavimentazioni storiche, oltre alla obbligatoria predisposizione di elaborati grafici utili a tal fine.

Per quanto riguarda la Ciclovia del Vento il parere, molto succinto, reso dal competente Tavolo tecnico è stato positivo ma ha sottolineato che le tempistiche dettate dal cronoprogramma non avevano consentito le opportune verifiche preliminari del Mibact.

La valutazione positiva del Tavolo Tecnico sul GRAB è stata subordinata ad una serie di *caveat* relativi alla necessità di modificare il flusso del traffico veicolare, riducendo al contempo la larghezza della carreggiata, nonché di verificare la conformità della segnaletica verticale.

Infine, la valutazione espressa dal Tavolo tecnico per la Ciclovia del Sole consente di conoscere lo sviluppo chilometrico complessivo pari a 392 chilometri, che si snodano a partire da Firenze, attraversando Bologna e fino a Verona; la maggior parte dei quali collocati nel territorio della Regione Emilia Romagna (154) e per 144 km riguardanti il lotto prioritario dei quali 49 in Toscana, mentre per il resto (274,8 km) rientranti nel percorso da riqualificare, che, in ogni caso, rappresenta la maggior parte del progetto complessivo, tendente a collegare piste ciclabili già esistenti o riqualificare tratti necessitanti di adeguamento ai requisiti tecnici minimi di legge (fra cui la larghezza dei percorsi). In sede di parere, sono state formulate delle raccomandazioni ed è stata sottolineata la sovrapposizione di tratte con la ciclovia del Vento, auspicando, al riguardo, un adeguato coordinamento fra i soggetti attuatori. Il parere reso dal Mibact nel luglio 2020 per quanto riguarda il patrimonio architettonico-paesaggistico evidenziava la necessità di approfondimento delle interferenze visive delle opere di nuovo inserimento, oltre alla necessità di acquisizione della relazione paesaggistica, a quel momento mancante. In ordine alla tutela del patrimonio archeologico, non sono state evidenziate particolari criticità. Numerose sono state le indicazioni fornite in un successivo momento dalle Soprintendenze archeologiche di Firenze, Mantova e Bologna in ordine alle aree territoriali di rispettiva competenza.

4. La ripartizione delle risorse ed il cronoprogramma delle erogazioni

Per quanto riguarda il piano di riparto delle risorse assegnate per le diverse annualità, l'art. 3 del decreto n. 517/2018 ha precisato la distribuzione di quelle relative al 2016, assegnate a favore di quattro ciclovie (Sole, Vento, Acquedotto pugliese e Grab), mentre quelle del triennio 2017-2019 sono state destinate a garantire per tutte le Ciclovie il finanziamento del PFTE. Per il riparto delle risorse 2020-2024 è stato fatto rinvio ad un successivo decreto ministeriale, di concerto fra le amministrazioni interessate, sottoposto al vaglio del Tavolo permanente di monitoraggio (che non ha mai operato) e rispondente al criterio di sussistenza ed entità del cofinanziamento con risorse regionali, fondi europei e altri fondi nazionali diversi da quelli destinati alla mobilità ciclistica.

La ripartizione del Piano finanziario risulta esposta nella tabella di seguito riportata.

Tabella n. 62 - Piano di riparto risorse ex d.m. n. 517/2018 ee. ff. 2016 - 2019

CICLOVIA	PFTE (*)		1' LOTTO FUNZIONALE		PFTE	1' LOTTO FUNZIONALE	TOTALE RISORSE
	Erogato annualità 2016 D.D n. 23 del 16.05.2108	Da erogare annualità 2017	1' ANTICIPAZIONE	2' ANTICIPAZIONE	Totale	Totale	Quota complessiva
			Da erogare dopo valutazione del PFTE da parte del Tavolo tecnico	Da erogare dopo valutazione del Progetto esecutivo da parte del Tavolo tecnico			
	A	B	C	D	E (A+B)	F (C+D)	G (E+F)
VENTO	2.753.487,51		6.934.512,45	6.934.512,45	2.753.487,51	13.869.024,90	16.622.512,41
SOLE	1.066.728,00		7.777.892,21	7.777.892,21	1.066.728,00	15.555.784,42	16.622.512,42
ACQUEDOTTO PUGLIESE	814.064,09		7.904.224,16	7.904.224,16	814.064,09	15.808.448,32	16.622.512,41
GRAB	146.400,00		7.353.600,00	4.678.067,96	146.400,00	12.031.667,96	12.178.067,96
MAGNA GRECIA		895.940,00	7.863.286,21	7.863.286,21	895.940,00	15.726.572,42	16.622.512,42
ADRIATICA		1.185.146,48	7.718.682,96	7.718.682,96	1.185.146,48	15.437.365,92	16.622.512,40
TIRRENICA		1.250.000,00	7.686.256,21	7.686.256,21	1.250.000,00	15.372.512,42	16.622.512,42
DEL GARDA		1.615.881,60	7.503.315,40	7.503.315,40	1.615.881,60	15.006.630,80	16.622.512,40
SARDEGNA		2.000.000,00	7.311.256,18	7.311.256,18	2.000.000,00	14.622.512,36	16.622.512,36
TRIESTE - LIGNANO SABBIADORO - VENEZIA		500.000,00	8.061.256,20	8.061.256,20	500.000,00	16.122.512,40	16.622.512,40
	4.780.679,60	7.446.968,08	76.114.281,98	73.438.749,94	12.227.647,68	149.553.031,92	161.780.679,60

Fonte: d. m. 29 novembre 2018, n. 517

Ai sensi dell'art. 5 del decreto n. 517/2018, era stato fissato il cronoprogramma delle erogazioni da parte della competente Direzione Generale strade e autostrade ed, in particolare, era stato previsto che, entro 2 mesi dalla sottoscrizione dei Protocolli d'intesa, doveva essere erogata la quota relativa al 2017, di cui alla colonna B della sopra riportata tabella. Dunque, questa prima anticipazione avrebbe dovuto essere erogata entro il 2019. Il rispetto dell'anzidetta scadenza è dimostrato dalle risultanze della tabella riportata al par. 2.1. di questo capitolo.

Trascorsi due mesi dalla valutazione positiva, da parte del Tavolo tecnico operativo, del PFTE la stessa Direzione Generale avrebbe dovuto provvedere all'erogazione della quota relativa ai primi lotti funzionali C, relativi alle residue risorse 2017 in aggiunta alla parte di annualità 2018 di cui alla colonna. Come si legge dalla tabella di seguito esposta le erogazioni sono intervenute per la Ciclovía dell'Acquedotto pugliese con d. d. n. 151 del 10 maggio 2021, per la Ciclovía del Sole con d. d. 611 del 7 settembre 2020, per il Grab con d. d. n. 24 del 5 febbraio 2020 (in ritardo rispetto al termine previsto che scadeva il 24 giugno del 2019), per la Ciclovía del Vento il d. d. di assegnazione delle risorse è stato adottato in data in data 14 febbraio 2020 n. 32.

Alla Ciclovía del Garda l'assegnazione post valutazione positiva del PFTE è stata adottata con d. d. del 14 luglio 2022 n. 784 (in lieve ritardo rispetto al termine previsto del 21 maggio). Per la Ciclovía Adriatica il d.d. adottato in data 14 luglio 2022 (in lieve ritardo rispetto al termine previsto del 16 maggio). Per la Ciclovía della Magna Grecia è stato adottato il d. d. n. 785 del 14 luglio 2022 (in lieve ritardo rispetto al termine previsto del 7 maggio). Il d.d. che ha assegnato alla Ciclovía Tirrenica l'erogazione successiva alla valutazione positiva del PFTE è stato adottato in data 5 maggio 2022 n. 271 in linea con le tempistiche programmate. Infine, il d.d. per la Ciclovía della Sardegna è stato adottato in data 3 marzo 2022 n. 48 (in lieve ritardo rispetto al termine previsto del 2 febbraio).

Tab. n. 63 Stato delle erogazioni a seguito della valutazione positiva del PFTE				
Ciclovìa	Data della valutazione positiva del PFTE ex d.m. n. 517/2018	Data della prevista erogazione della quota primi lotti funzionali	Erogazioni intervenute a seguito della valutazione positiva del PFTE	
Acquedotto pugliese	23/03/2021	23/05/2021	Puglia	2.634.741,39
			Campania	2.634.741,39
			Basilicata	2.634.741,39
SOLE	01/09/2020	01/11/2020	EmiliaRomagna	3.440.808,223
			Lombardia	1.187.251,69
			Veneto	583.343,47
			Toscana	2.114.056,77
GRAB	24/04/2019	24/06/2019	Roma capitale	7.278.974,82
VENTO	19/02/2020	19/04/2020	Lombardia	1.293.475,11
			EmiliaRomagna	986.607,76
			Piemonte	1.453.993,90
			Veneto	1.024.747,58
Garda	21/03/2022	21/05/2022	PA Trento	7.503.315,40
			Lombardia	
			Veneto	
Trieste - Venezia	21/02/2022	21/04/2022	Friuli V.G.	4.030.628,10
			Veneto	
Adriatica	16/03/2022	16/05/2022	Marche	1.609.974,26
			Veneto	946.445,75
			EmiliaRomagna	1.495.319,28
			Molise	730.620,18
			Abruzzo	1.226.785,98
			Puglia	1.709.537,51
Magna Grecia	07/03/2022	07/05/2022	Calabria	4.261.901,13
			Basilicata	765.884,08
			Sicilia	2.835.501,00
Tirrenica	02/03/2022	02/05/2022	Toscana	2.686.256,21
			Liguria	3.000.000,00
			Lazio	2.000.000,00
Sardegna	02/12/2021	02/02/2022	Sardegna	7.311.256,18

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

Dopo due mesi dalla valutazione positiva del progetto esecutivo dei primi lotti funzionali, la già menzionata struttura amministrativa avrebbe dovuto erogare la quota di cui alla colonna D e l'erogazione avrebbe dovuto seguire la rendicontazione delle spese sostenute per ciascuna ciclovìa come disciplinate a termini del successivo art. 6.

Quest'ultimo articolo, fra l'altro, prevedeva la necessaria istituzione di una contabilità di tesoreria unica da parte delle regioni capofila, per una gestione separata delle risorse assegnate ai singoli progetti e che la quota residua di risorse assegnate, ove superiore a quanto rendicontato, potesse essere destinata ad anticipazione per la quota successiva.

Nella tabella di seguito riportata sono ricapitolate le erogazioni effettuate dalla DG Strade ed autostrade in attuazione del d.m. n. 517/2018, aggiornate al 1° marzo 2024, che dimostrano come rispetto alla precedente comunicazione trasmessa all'istruttoria dell'indagine da parte della stessa

DG, del maggio 2023, l'unica novità è stata rappresentata dal pagamento a favore della Ciclovía del Garda della seconda tranche della terza anticipazione.

Ciò in quanto, come riferito dall'Amministrazione, nel maggio del 2023, la Regione Lombardia per le Ciclovie Vento e Sole e la Regione Veneto per la Ciclovía del Vento, oltre alla PA di Trento per la Ciclovía del Garda avevano presentato il progetto esecutivo. A queste si sono aggiunti progetti esecutivi inviati dal Grab (22 dicembre 2023) e i progetti esecutivi di singole tratte della Ciclovía del Garda nell'ottobre del 2023.

Tabella n. 64 Stato al 1° marzo 2024 delle erogazioni ex d. m. n. 517/2018

CICLOVIA	1ª anticipazione		2ª anticipazione		3ª anticipazione	
	Previsto	Importo erogato/data	Previsto	Importo erogato/data	Previsto	Importo erogato/data
VENTO	2.753.487,51	2.753.487,51	6.934.512,45	6.934.512,45	6.934.512,45	4.493.910,79
		16/05/2017		14/02/2020 25/05/2021		26.09.2022 02.08.2022
SOLE	1.066.728,00	1.066.728,00	7.777.892,21	7.325.460,16	7.777.892,21	1.770.595,16
		16/05/2017		07/09/2020		30.05.2022 10.04.2024
GRAB di Roma	146.400,00	146.400,00	7.353.600,00	7.278.974,82	4.678.067,96	
		16/05/2017		05/02/2020		
Acquedotto Pugliese	814.064,09	814.064,09	7.904.224,16	7.904.224,16	7.904.224,16	
		16/05/2017 26/06/2017		10/05/2021		
Magna Grecia	895.940,00	895.940,00	7.863.286,21	7.863.286,21	7.863.286,21	
		10/06/2019		14.07.2022		
Adriatica	1.185.146,48	1.185.146,48	7.718.682,96	7.718.682,96	7.718.682,96	2.275.174,47
		03/06/2019		14.07.2022		10.04.2024 02.05.2024
Tirrenica	1.250.000,00	1.250.000,00	7.686.256,21	7.718.682,96	7.686.256,21	
		17/05/2019		05.05.2022		
Del Garda	1.615.881,60	1.615.881,60	7.503.315,40	7.503.315,40	7.503.315,40	2.501.732,34 6.10.2022
		03/06/2019		14.07.2022		2.500.791,53 12.12.2023
Sardegna	2.000.000,00	2.000.000,00	7.311.256,18	7.311.256,18	7.311.256,18	
		17/05/2019		03.03.2022		
Trieste-Venezia	500.000,00	500.000,00	8.061.256,20	8.061.256,20	8.061.256,20	4.030.628,10
		03/06/2019		05.05.2022		10.04.2024

Fonte: Nota MIT

Da quanto sopra ricostruito emerge chiaramente che le scadenze originarie sono state procrastinate in più occasioni, allungando in modo significativo le tempistiche di attuazione che, in linea di massima, avrebbero dovuto condurre ad un'ultimazione dei lavori entro il 2022. In aggiunta,

nonostante gli spostamenti in avanti delle scadenze programmate, queste non sono state completamente rispettate e, già in fase di approvazione dei PFTE da parte dei Tavoli tecnici operativi e di conseguente erogazione della seconda anticipazione, si sono verificati degli ulteriori slittamenti delle tempistiche attuative.

5. Le aggiudicazioni dei lavori: I lotto funzionale

Come si evince dalla lettura dei dati esposti nella tabella di seguito riportata, il decreto 24 giugno 2020, n. 283 ha posticipato di otto mesi per tutte le ciclovie del SNCT il termine per l'aggiudicazione dei lavori del I lotto funzionale. I predetti termini sono stati uniformati e ulteriormente prorogati dal d. m. 12 gennaio 2022, n. 4 al 31 dicembre 2023.

Tab. n. 65 Rispetto dei termini per l'aggiudicazione dei lavori del I° lotto funzionale			
Ciclovìa	Termine per l'aggiudicazione dei lavori del I° lotto funzionale ante d.m. n. 283/2020	Termine per l'aggiudicazione dei lavori del I° lotto funzionale post d. m. n. 283/2020	Termine per l'aggiudicazione dei lavori del I° lotto funzionale ex d. m. n. 4/2022
Acquedotto pugliese	31.03.2021	30.11.2021	31.12.2023
SOLE	31.03.2021	30.11.2021	31.12.2023
GRAB	31.03.2021	31.08.2022	31.12.2023
VENTO	31.12.2020	31.08.2021	31.12.2023
Garda	30.06.2022	30.02.2023	31.12.2023
Trieste - Venezia	30.06.2022	30.02.2023	31.12.2023
Adriatica	30.06.2022	30.02.2023	31.12.2023
Magna Grecia	30.06.2022	30.02.2023	31.12.2023
Tirrenica	30.06.2022	30.02.2023	31.12.2023
Sardegna	30.06.2022	30.02.2023	31.12.2023

Fonte: Corte dei conti su dati Mit

6. Le revoche dei finanziamenti

In forza delle modifiche introdotte dal d. m. n. 283/2020 è stato stabilito che le disponibilità derivanti dalle economie conseguite nell'ambito delle procedure di affidamento, progettazione e realizzazione di ciclostazioni di ciascuna ciclovìa potessero essere destinate al finanziamento di ulteriori interventi funzionali alle finalità della ciclovìa. La rendicontazione delle risorse assegnate, impegnate ed erogate a favore di ciascun intervento doveva avvenire attraverso il sistema di

monitoraggio ad opera dei soggetti titolari dei CUP, attraverso la trasmissione dei dati alla banca dati BDAP.

Oltre a ciò, era disciplinata anche l'ipotesi di revoca dell'intero contributo, da disporre in tutti i casi in cui si verificasse la mancata realizzazione degli interventi, mentre, a fronte di una realizzazione parziale, era possibile una revoca parziale, da disporsi alla luce della valutazione operata dal tavolo permanente di monitoraggio di cui all'art. 7 dello stesso decreto circa la proficuità della spesa effettuata. I soggetti attuatori sono tenuti alla restituzione alle entrate dello Stato delle risorse oggetto di revoca, entro tre mesi dalla richiesta da parte del Ministero, al quale deve pervenire la ricevuta dell'avvenuto versamento in conto entrate.

Allo specifico quesito istruttorio l'Amministrazione ha risposto che "non sono previste revoche o restituzioni di somme" (sul punto vedasi Cap. V).

7.L'attuazione del d. m. 12 gennaio 2022, n. 4 e l'intervento PNRR M2C2 Investimento 4.1. "Rafforzamento della mobilità ciclistica"

Al fine di ripartire le risorse relative alle annualità 2020-2024 da destinare alla realizzazione degli ulteriori lotti funzionali, nell'ambito del progetto di fattibilità tecnica ed economica delle ciclovie nazionali, ad eccezione del GRAB di Roma, è stato adottato, d'intesa con la Conferenza unificata, il già citato decreto ministeriale 1° gennaio 2022, n. 4.

L'anzidetto decreto distribuisce, in attuazione dell'intervento M2C2-23²⁴ - 4.1. "Rafforzamento mobilità ciclistica" sub-investimenti "ciclovie urbane" e "ciclovie turistiche", 400 mln di euro assegnati dal decreto Mef del 6 agosto 2021 per gli anni 2021-2026, di cui 150 mln di fondi statali a legislazione vigente e 250 mln derivanti dal dispositivo per la ripresa e la resilienza (Rrf).

Tab. n. 66 Piano di riparto delle risorse statali a legislazione vigente ex d. m. n. 4/2022	
2021	7.293.546,57
2022	60.000.000,00
2023	60.226.598,00
2024	8.479.855,43
TOTALE	136.000.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati d.m. n. 4/2022

²⁴ M2 Missione 2 Rivoluzione verde e transizione ecologica, Componente 2 Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile Investimento 4.1. Rafforzamento mobilità ciclistica

Rispetto all'importo totale delle risorse a legislazione vigente pari a 150 mln di euro, i restanti 14 mln di euro erano stati già assegnati, con decreto n. 517/2018, alla ciclovia GRAB di Roma.

L'intervento, alla stregua della decisione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021 n. 10160/21, aveva l'obiettivo, da una parte, di realizzare, entro il 2023, la costruzione di 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane, ed entro il giugno 2026, la costruzione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane, in comuni con popolazione > 50.000 abitanti; dall'altra parte, in ordine alle ciclovie turistiche, l'obiettivo da realizzare entro il 30 giugno 2026, era la costruzione di almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia.

Al riguardo, deve sottolinearsi che nell'ambito dell'investimento 4.1. è stato previsto un ulteriore obiettivo consistente nel miglioramento della coesione sociale a livello nazionale da realizzare proprio attraverso la destinazione del 50 per cento delle risorse al Sud. In particolare, come è dato leggere dalla tabella sotto riportata le Ciclovie interessate risultano essere quelle dell'Acquedotto pugliese, Adriatica, Magna Grecia e della Sardegna, per un totale di 695 chilometri e risorse complessive pari a 200 mln di euro.

Oltre a ciò, deve aggiungersi che fra le finalità specifiche ha trovato collocazione anche quella di prevedere accessi diretti alla rete del sistema nazionale delle ciclovie turistiche da parte del turismo proveniente dagli altri Paesi Europei e che, a tale scopo, si è resa necessaria la realizzazione di collegamenti fra la rete nazionale e quella dei Paesi confinanti, oltre che creare una continuità anche fra le direttrici della costa Tirrenica e quelle dell'Adriatica, in analogia con quanto progettato nell'originario SNCT.

Le risorse aggiuntive a valere sul PNRR sono state erogate a titolo di anticipazione nella misura del 10 per cento. Per le risorse a legislazione vigente a valere sul bilancio dello Stato le erogazioni sono state effettuate dalla DG Strade e autostrade per le annualità 2020 e 2021 a seguito della trasmissione dei progetti definitivi dei lotti delle Ciclovie tanto alla suddetta DG quanto al DG archeologia beni artistici e paesaggio del Ministero della cultura e **alla DG della valorizzazione e della promozione turistica del Ministero del Turismo**, nonché, per conoscenza, alla regione capofila.

Deve sottolinearsi, al riguardo, che l'art. 3 del d. m. n. 4/2022 non solo ha chiamato in causa le amministrazioni competenti nei Protocolli d'intesa ma ha, altresì, sottolineato la necessità che i progetti definitivi si sviluppino in conformità con le indicazioni contenute nelle valutazioni espresse dai Tavoli tecnici operativi sui PFTE. Questi due aspetti appaiono assai importanti, considerato che proprio dalla collaborazione con il Ministero della cultura erano emersi gli aspetti più rilevanti da attenzionare con riferimento ai progetti approvati e che, anche se non è previsto espressamente un

nuovo passaggio attraverso il tavolo tecnico operativo, per ulteriore verifica e valutazione, tuttavia, la condizione da rispettare deve essere vagliata nelle opportune sedi e prima dell'erogazione del saldo.

Analogamente a quanto accade per altri interventi del PNRR anche per quello delle ciclovie i singoli progetti devono essere corredati dalla dichiarazione di conformità al principio DNSH di cui all'art. 17 del Reg. Ue 2020/852.

Ai sensi dell'art. 2 del d.m. n. 4/2022, è stato affidato alla Direzione Generale per le strade e autostrade il compito di impegnare e trasferire, sulla base del riparto, di cui alle tabelle di seguito riportate, le risorse assegnate ai soggetti beneficiari delle ciclovie, da destinare esclusivamente alla progettazione definitiva/esecutiva, all'esecuzione ed al collaudo dell'asse principale della ciclovie. Sono state ricomprese fra le voci di spesa ammissibili al finanziamento anche quelle per l'adeguamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) alle Linee guida per la redazione dei progetti di fattibilità tecnico economica del PNRR e del PNC. Non sono stati ammessi, invece, i costi del progetto di fattibilità tecnica economica e neppure quelli relativi alla copertura di risarcimenti o contenziosi, insorti nella fase di affidamento ed esecuzione delle opere.

Tabella n. 67 - Piano di riparto tra le Ciclovie delle risorse ex d. m. n. 4/2022

Ciclovie	Finanziamento		Finanziamento mezzogiorno		Tratto da realizzare		Costo medio al KM
	Importo	%	Importo	%	Km	%	
Ciclovie Vento	51.000.000,00	12,75%			130	10,50%	392.307,69
Ciclovie Sole	22.500.000,00	5,63%			197	15,91%	114.213,19
Ciclovie GRAB (*)	14.000.000,00	3,50%			44	3,55%	318.181,81
Ciclovie dell'Acquedotto pugliese	39.500.000,00	9,88%	39.500.000,00	9,88%	210	16,96%	188.095,23
Ciclovie Adriatica	74.000.000,00	18,50%	66.000.000,00	16,50%	205	16,56%	360.975,60
Ciclovie Tirrenica	44.500.000,00	11,13%			99	8,00%	449.494,94
Ciclovie del Garda	30.000.000,00	7,50%			18	1,45%	1.666.666,66
Ciclovie della Sardegna	33.000.000,00	8,25%	33.000.000,00	8,25%	120	9,69%	275.000,00
Ciclovie Magna Grecia	61.500.000,00	15,38%	61.500.000,00	15,38%	160	12,92%	384.375,00
Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro -Venezia	30.000.000,00	7,50%			55	4,44%	545.454,54
TOTALE	400.000.000,00	100,00%	200.000.000,00	50,00%	1.238	100,00%	323.101,77

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 gennaio 2022

Nella tabella sopra riportata sono esposti, per ciascuna Ciclovía, gli importi dei finanziamenti ed i km da realizzare come risultanti dall'all.1 del d. m. n. 4/2022. Nell'ultima colonna sono stati calcolati i costi al km delle diverse ciclovie, da raffrontare con il costo medio per chilometro esposto nell'ultima riga della stessa e pari a 323.101,77 euro.

In tre casi, ovvero per le Ciclovie del Sole, dell'Acquedotto pugliese e della Sardegna il costo al km è al di sotto della media. Per tutti gli altri tracciati tale valore si colloca, invece, al di sopra. Ciò è vero in particolare per la Ciclovía del Garda, ove il costo medio al km è pari a 1,6 mln di euro, seguita, a grande distanza, dalla Ciclovía Trieste Lignano Sabbiadoro- Venezia (545.454,54 euro).

Onde scongiurare il pericolo del doppio finanziamento, è stato previsto che gli stessi soggetti beneficiari attestino, anche attraverso il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale nonché la rendicontazione degli interventi finanziari classificati nell'ambito dell'intervento M2C2 4.1. che i progetti finanziati per la quota ammessa non siano oggetto di altri finanziamenti.

Inoltre, al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi chilometrici previsti dal PNRR, le economie restano nella disponibilità dei soggetti beneficiari sino al completamento di ciascun percorso, per garantire la copertura di eventuali imprevisti o permettere lo sviluppo di ulteriori chilometri della medesima ciclovía. Qualora le economie si formino ad intervento completato, esse devono essere versate sul conto di tesoreria del Mef.

Tabella n. 68 - Piano di riparto risorse ex d. m. n. 4/2022 CICLOVIA VENTO

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Piemonte	24	9.330.677,29	18,30%		
Lombardia	63	27.000.000,00	52,94%		
Emilia-Romagna	20	7.882.470,12	15,46%		
Veneto	23	6.786.852,59	13,31%		
TOTALE	130	51.000.000,00	100,00%	8.889.566,58	42.110.433,42

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 Gennaio 2022 e DG Strade e autostrade

Nella realizzazione della ciclovía del Vento la Regione che vede la percentuale più elevata di costi finanziati è la Lombardia (53%), mentre nella Ciclovía del Sole questa Regione, pur essendo coinvolta, non fa registrare risorse destinate per il finanziamento del tratto di competenza.

Tabella n. 69 - Piano di riparto risorse ex d. m. n. 4/2022 CICLOVIA SOLE

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Veneto	27	6.044.728,43	26,87%		
Lombardia	30	0,00	0,00%		
Emilia-Romagna	90	11.000.000,00	48,89%		
Toscana	50	5.455.271,57	24,25%		
TOTALE	197	22.500.000,00	100,00%	3.924.488,34	18.575.511,66

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 gennaio 2022 e DG Strade e autostrade

Per la Ciclovía del Sole la Regione che ha ricevuto la quota più elevata di finanziamenti è stata l'Emilia Romagna con 11 mln di euro a fronte di risorse nulle per la Lombardia.

Tabella n. 70 - Piano di riparto risorse ex d. m. n. 4/2022 CICLOVIA GRAB

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Lazio	44	14.000.000,00	100,00%	0	0

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 Gennaio 2022 e DG Strade e autostrade

Per quanto riguarda la ciclovía del GRAB, come precisato nel d.m. n. 4/2022, sono stati assegnati con d.m. n. 517/2018, 14 mln di euro.

Tabella n. 71 - Piano di riparto risorse ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Campania	26	4.510.517,23	11,42%		
Basilicata	18	2.830.517,30	7,17%		
Puglia	166	32.158.965,47	81,42%		
TOTALE	210	39.500.000,00	100,00%	6.888.193,75	32.611.806,25

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 gennaio 2022

Dalla lettura della tabella sopra esposta, emerge chiaramente che il tracciato più lungo finanziato è quello dell'acquedotto pugliese, che si estende per 210 km, impegnando il 9,8 per cento delle risorse complessive a disposizione, ovvero 39,5 mln di euro, per la realizzazione di una tratta che rappresenta il 16,96 per cento del complessivo chilometraggio da realizzare.

Tabella n. 72 – Piano di riparto risorse ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA ADRIATICA

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione			Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%	% mezzogiorno		
Abruzzo	43	24.482.456,14	33,08%	33,08%		
Emilia-Romagna	10	4.000.000,00	5,41%			
Marche	67	0,00	0,00%			
Molise	40	22.574.561,40	30,51%	30,51%		
Puglia	35	18.942.982,46	25,60%	25,60%		
Veneto	10	4.000.000,00	5,41%			
TOTALE	205	74.000.000,00	100,00%	89,19%	12.899.285,62	61.100.714,38

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 gennaio 2022

La ciclovìa Adriatica sviluppa un'estensione chilometrica pari a 205 km e coinvolge un numero di regioni superiore rispetto a quello delle altre ciclovie, la metà delle quali ricadenti nei territori del Mezzogiorno e destinatarie del 50 per cento delle risorse messe a disposizione dal Piano. In tal modo, la previsione dell'intervento consentirebbe di garantire il rispetto della quota Sud.

Al riguardo, come emerge dalla lettura della tabella sopra riportata le risorse sono state destinate in quantità rilevante alle Regioni Abruzzo (24,5 mln di euro), Molise (22,57 mln di euro) e Puglia (18,94 mln di euro); alle restanti Regioni (Emilia-Romagna e Veneto), invece, sono stati ripartiti *pro quota*, 4 mln di euro. Non risultano essere state destinate risorse alla Regione Marche, capofila della ciclovìa Adriatica. Tuttavia, sono stati previsti 27,5 mln di euro, proprio a favore di questa Regione, ai sensi dell'art. 10 del decreto ministeriale n.4/2022, al fine di realizzare un tratto di ciclovìa funzionale che si estende per 67 km nell'ambito del territorio regionale.

Tabella n. 73 – Piano di riparto risorse ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA TIRRENICA

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Lazio	18	7.771.739,13	17,46%		
Liguria	41	19.293.478,26	43,36%		
Toscana	40	17.434.782,61	39,18%		
TOTALE	99	44.500.000,00	100,00%	7.759.871,82	36.740.128,18

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 gennaio 2022

Per la Ciclovìa Tirrenica le risorse più ingenti (43%) sono quelle stanziare a favore della Regione Liguria, per una tratta chilometrica (41) di poco superiore a quella della Regione Toscana (40).

Per quanto riguarda la Ciclovìa del Garda, quasi la metà delle risorse 12,53 mln di euro sono andate alla Regione Lombardia, allo scopo di realizzare 8 Km di percorso. Il costo chilometrico in tal

caso registrato (1.567.489,12 euro al Km) non appare in alcun modo paragonabile a quello sostenuto per la Regione Sardegna, che ha ricevuto 33 mln di euro per la realizzazione di 120 km di percorso (250.000 euro per km), ed in assoluto appare un valore decisamente spropositato, oltre che non in linea con i criteri fissati per la progettazione dei percorsi da finanziare.

Tabella n. 74 - Piano di riparto risorse ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA DEL GARDA

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Lombardia	8	12.539.913,00	41,80%		
Provincia Autonoma di Trento	4	6.966.618,00	23,22%		
Veneto	6	10.493.469,00	34,98%		
TOTALE	18	30.000.000,00	100,00%	5.228.518,73	24.771.481,27

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 Gennaio 2022

Tabella n. 75 - Piano di riparto risorse ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA DELLA SARDEGNA

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Sardegna	120	33.000.000,00	100,00%	23.681.556,44	9.318.443,56

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 Gennaio 2022

Per la Ciclovía della Sardegna l'ammontare delle risorse a legislazione vigente risulta decisamente superiore rispetto a quelle del RRF.

Tabella n.76 - Piano di riparto ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA MAGNA GRECIA

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Basilicata	35	5.993.694,83	9,75%		
Calabria	75	33.331.021,44	54,20%		
Sicilia	50	22.175.283,73	36,06%		
TOTALE	160	61.500.000,00	100,00%	61.500.000,00	0

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 Gennaio 2022

In ordine alla Ciclovía della Magna Grecia, non risultano destinate risorse a valere sui fondi RRF. Il riparto vede assegnate risorse (33,3 mln di euro) in quantità prevalente (54,2 %) alla Regione Calabria, per la realizzazione di una tratta pari a 75 chilometri. Infine, 30 mln complessivamente sono stati ripartiti fra le due Regioni interessate (F.V. Giulia e Veneto) alla realizzazione della Ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia per un tratto pari a 55 chilometri.

Tabella n. 77 - Piano di riparto ex d.m. n. 4/2022 CICLOVIA TRI-LI-VE

Regione	Km da realizzare	Costo di realizzazione		Risorse a legislazione vigente	Fondi europei
		€	%		
Friuli-Venezia Giulia	37	20.009.088,80	66,70%		
Veneto	18	9.990.911,20	33,30%		
TOTALE	55	30.000.000,00	100,00%	5.228.518,72	24.771.481,28

Fonte: Corte dei conti su dati D.M. n. 4 del 12 Gennaio 2022

Dalla lettura delle tabelle sopra esposte non appare di immediata intuizione la ripartizione delle risorse nazionali a legislazione vigente distinte rispetto a quelle RRF che devono, per quanto emerso in fase istruttoria, essere considerate aggiuntive rispetto a quelle già destinate alla copertura dei percorsi progettati (cfr. infra par. 2.2).

7.1 Le modalità di realizzazione dell'Intervento

La procedura prevista per la realizzazione delle ciclovie finanziate con le risorse del decreto n.4/2022 richiedeva ai beneficiari la predisposizione dei progetti definitivi dei lotti della ciclovie e la successiva comunicazione alla Regione interessata ed alla competente Direzione Generale del Mit, nonché per gli aspetti di competenza anche al Ministero della Cultura. I progetti devono garantire il rispetto dei caratteri storico-culturali e paesaggistici, nonché l'omogeneità tecnica e architettonica e la conformità alle indicazioni contenute nelle valutazioni espresse dai Tavoli tecnici operativi, di cui all'art. 7 dell'all. 2 al d. m. 517/2018. Oltre a ciò, i progetti dovevano essere muniti di verifica preventiva della progettazione ex art. 26 del d.lgs. n. 50/2016.

7.2. Le modalità di erogazione delle risorse aggiuntive e di quelle a legislazione vigente

Le modalità di erogazione delle risorse a valere sul PNRR sono stabilite ai sensi dell'art. 4 del d.m. n. 4/2022²⁵, che, a tal fine, prevede un'anticipazione del 10 per cento, pagamenti intermedi e saldo sulla scorta delle istanze presentate da parte del soggetto beneficiario.

Mentre per le risorse a legislazione vigente, l'erogazione di quelle relative alle annualità 2021 e 2022 doveva fare seguito alla presentazione dei progetti definitivi ed il saldo finale del 20 per cento all'avvenuta trasmissione della certificazione rilasciata dal responsabile del procedimento, attestante la conformità del progetto approvato e regolarmente collaudato, nonché l'importo

²⁵ Come riferito dall'Amministrazione in sede di controdeduzioni finali, è stato predisposto uno schema di decreto recante modifiche del d.m. n. 4/2022.

complessivo speso. Le economie sino al completamento di ciascun intervento, restano nella disponibilità dei soggetti beneficiari, allo scopo di assicurare la copertura di eventuali imprevisti, o permettere lo sviluppo di ulteriori chilometri.

7.3. Le verifiche, il monitoraggio e la rendicontazione

Ai fini dell'*audit* e della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea, tutti i soggetti di cui all'art. 22, c. 2, Reg. (Ue) 2021/241 il Mit il Servizio centrale Pnrr e l'Ufficio di *audit* del Pnrr hanno accesso alla documentazione e ai dati necessari per lo svolgimento delle verifiche e dei controlli e questo deve essere agevolato dagli enti beneficiari. Questi ultimi a loro volta sono tenuti ad effettuare il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale degli interventi finanziati. I soggetti beneficiari sono tenuti, a loro volta, a consentire l'effettuazione dei controlli anche in loco, oltre a mantenere disponibile la documentazione, secondo le disposizioni vigenti in materia.

Appare utile sottolineare che, ai sensi del citato decreto ministeriale, le verifiche devono essere effettuate dal Mit, anche in coordinamento con il Ministero della cultura e con il Ministero del turismo.

Ulteriori verifiche su tutte le fasi realizzative delle ciclovie e sull'utilizzo delle risorse possono essere effettuate anche in loco dai competenti servizi del Mit (DG Strade e autostrade). In caso di violazioni riscontrate nel corso delle attività di verifica, l'Amministrazione può procedere alla revoca del finanziamento.

7.4. Le revoche fino ad ora adottate

In ordine alla situazione delle revoche disposte e delle risorse restituite sino ad ora, l'Amministrazione, in sede istruttoria, ha rappresentato che, alla luce delle modifiche introdotte dalla CID dell'8 dicembre 2023, si sta provvedendo alla predisposizione di un decreto finalizzato all'assegnazione delle risorse in favore dei soggetti attuatori che concorrono al nuovo Pnrr, nonché di un decreto finalizzato all'assegnazione delle risorse a legislazione vigente in favore dei soggetti attuatori che realizzano interventi (ciclovie turistiche) che concorrono al nuovo target europeo ovvero non sono ricompresi nel Pnrr.

Pertanto, al momento, non sarebbero previste, secondo l'Amministrazione, revoche o restituzioni di somme.

Gli esiti del quesito istruttoria lasciano perplessi in ordine alla mancata applicazione del meccanismo della revoca in tutti i casi in cui essa era prevista a fronte dell'inadempimento dei soggetti attuatori nei tempi prescritti e consente di rafforzarsi nel convincimento che le modifiche

introdotte dalla Cid abbiano svolto, in qualche misura, la funzione di “sanatoria” di inadempimenti diffusi nell’attuazione del sistema sia a legislazione vigente che con riferimento alle risorse RRF dell’intervento del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

8.Lo stato di attuazione dell’intervento PNRR.

Nell’ambito della Missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica”, Componente 2 “Energia rinnovabile, idrogeno rete e mobilità sostenibile” si colloca l’intervento 4.1. al quale sono stati assegnati 600 mln di euro. La suddivisione era quella indicata nella tabella di seguito riportata che vede, per i due sub investimenti, la destinazione di 400 mln per le Ciclovie turistiche, dei quali 150 mln per progetti in essere e 250 mln per nuovi progetti e la assegnazione di 200 mln per ciclovie urbane, dei quali 50 per progetti in essere e la restante parte per quelli nuovi.

Tabella n. 78 - PNRR Quadro finanziario MIT

Missione	Componente	Tipologia	Intervento	Importo totale	di cui progetti in essere	di cui nuovi progetti	di cui FSC
Interventi a titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ex MIMS)				39.701.732.500,81	15.031.210.000,00	18.504.522.500,81	6.166.000.000,00
M2	C2	Investimento	4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	600.000.000,00	200.000.000,00	400.000.000,00	-
M2	C2	Sub-Investimento	Ciclovie turistiche	400.000.000,00	150.000.000,00	250.000.000,00	-
M2	C2	Sub-Investimento	Ciclovie urbane	200.000.000,00	50.000.000,00	150.000.000,00	-

Fonte:

Gli obiettivi originariamente individuati dalla decisione di esecuzione Ecofin dell’8 luglio 2021 n. 168 consistevano, come riepilogato nella successiva tabella: a) (M2C2 - 22) costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (comuni con popolazione > ab. 50.000 con scadenza al 31 dicembre 2023; b) (M2C2 - 23) realizzazione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d’Italia - con scadenza al 30 giugno 2026; c) (M2C2 - 24) notifica dell’aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie, funivie in aree metropolitane, con scadenza al 31 dicembre 2023.

Le piste ciclabili dovevano essere realizzate nelle 40 città sedi delle principali Università italiane da collegare a nodi ferroviari o metropolitani e ci si attendeva un interessamento anche per investimenti in percorsi rurali.

Tabella n. 79 - PNRR Missione 2 Componente 2

INVESTIMENTO	RISORSE	OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	ULTERIORI ELEMENTI
Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie) (M2C24 4.1-22, 23, 24)	600 (Sovvenzioni) di cui: 2022: 130 2023: 225 2024: 100 2025: 80 2026: 65 così suddivisi: ■ 200 per le piste ciclabili urbane e metropolitane; ■ 400 per le piste ciclabili turistiche. Risorse nazionali: 200	Promuovere la crescita del settore tramite realizzazione e manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, a scopo turistico o ricreativo, con la realizzazione di circa 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste ciclabili turistiche. Il 50 per cento delle risorse sono destinate alle Regioni del Sud. I dieci itinerari prioritari delle ciclabili turistiche (le relative specifiche di intervento sono indicate nella tabella a pag. 974 dell'Allegato al PNNR. Sono: Ciclovía Vento; Ciclovía Sole; Ciclovía GRAB; Ciclovía dell'Acquedotto pugliese; Ciclovía Adriatica; Ciclovía Tirrenica; Ciclovía del Garda; Ciclovía della Sardegna; Ciclovía della Magna Grecia; Ciclovía Trieste-Lignano-Venezia.	Nell'allegato alla decisione UE (pag. 268-269) si prevedono: Target: entro T4 2023, notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane Obiettivo: entro T4 2023, costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (comuni con più di 50.000 abitanti) Obiettivo: entro T2 2026, costruzione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1.235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia Destinatari: Regioni, Province, Comuni, Città metropolitane, nonché cittadini e cicloturisti Le <i>milestones</i> sono descritte nella tabella a pag. 1045 dell'Allegato al PNNR.

Fonte: Dati MIT

A seguito della decisione Ecofin dell'8 dicembre 2023, n. 16051/23 l'investimento in parola è stato modificato.

Tabella n. 80 PNRR post modifica Ecofin 8 dicembre 2023

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo/obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	
M2C2-22	Investimento 4.1 - Rafforzamento della mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)	Obiettivo	Piste ciclabili T1	N/A	Km	0	200	T4	2023	Completamento di almeno 200 km di piste ciclabili nelle aree metropolitane, secondo le modalità indicate nella descrizione della misura.
M2C2-23	Investimento 4.1 - Rafforzamento della mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)	Obiettivo	Piste ciclabili T2	N/A	Km	200	1 311	T2	2026	Completamento di almeno 365 km di piste ciclabili nelle aree metropolitane (secondo le modalità indicate nella descrizione della misura) e di almeno 746 km di ciclovie turistiche, secondo le modalità indicate nella legge 28 dicembre 2015, n. 208.

In particolare, il sub-investimento 4.1.1 "Ciclovie turistiche" ha visto una rimodulazione dei sub-investimenti che sono diventati solo due M2C2-22 ed M2C2-23, oltre ad una riduzione del chilometraggio complessivo, che è stato quantificato in almeno 565 km di piste ciclabili metropolitane e 746 km di ciclovie turistiche, e l'introduzione di quest'ultima definizione che prima non era presente. Nella precedente versione della decisione non si parlava esplicitamente di ciclovie

turistiche. Oltre a ciò, la finalizzazione era ben chiara e diretta alle 40 città, sedi delle principali Università del Paese e a progetti coinvolgenti aree rurali.

Nell'attuale versione, è stato confermato l'interessamento delle 40 città, sedi di Università, già previsto, ma ad esso si è aggiunta, come ulteriore finalità, l'agevolazione, attraverso l'uso delle piste ciclabili, degli spostamenti quotidiani del primo e dell'ultimo miglio, collegando alcune zone delle aree metropolitane o le Università con i vicini snodi ferroviari e delle linee metropolitane. Risulta precisato, altresì, che per Ciclovie turistiche, precedentemente non citate nella descrizione della milestone, devono intendersi quelle di cui all'art. 1, co. 640 della legge n. 208/2015 (legge di stabilità per il 2016). In tal modo ne è derivato il riconfluire delle dieci ciclovie del SNCT nell'ambito dell'intervento del PNRR di cui trattasi.

Appare importante sottolineare, altresì, la circostanza che dal chilometraggio quantitativamente ridotto sia stata elisa anche la dizione "aggiuntivo" che non costituisce certo un aspetto secondario, se solo si ha riguardo al fatto che l'obiettivo iniziale, ovvero realizzare percorsi aggiuntivi, era talmente sfidante da dover essere necessariamente ricondotto, in un momento successivo, alla realtà fattuale, che ha visto l'utilizzo delle risorse RRF ad integrazione di quelle a legislazione vigente per la realizzazione di un Piano già definito da tempo a livello nazionale e con collegamenti alla pianificazione ciclabile turistica a livello internazionale.

A quanto sopra, deve aggiungersi il venir meno nella CID dell'8 dicembre 2023 della scadenza della milestone, fissata al 31 dicembre 2023, per l'aggiudicazione dei lavori e comunicata solo dai soggetti attuatori riepilogati nelle tabelle di seguito riportate, ove sono stati evidenziati in rosso tutti i soggetti attuatori che non hanno rispettato la predetta scadenza nell'ambito delle ciclovie elencate, dalle quali mancano le Ciclovie GRAB, Magna Grecia e Tirrenica che non hanno visto alcuna aggiudicazione dei lavori .

Tabella n. 81 Soggetti attuatori ex d. m. 4/2022 che hanno comunicato l'avvenuta aggiudicazione al 31.12.2023		
CICLOVIA	SOGGETTI BENEFICIARI	SOGGETTI INDEMPIENTI
VENTO	Lombardia	
	Veneto	
	Piemonte	
	Emilia Romagna	Emilia Romagna
GARDA	Lombardia	
	Veneto	
	PA Trento	PA Trento
SOLE	Veneto	
	Lombardia	
	Emilia Romagna	Emilia Romagna
	Toscana	Toscana
ADRIATICA	Abruzzo	Abruzzo
	Emilia Romagna	Emilia Romagna
	Marche	Marche
	Molise	Molise
	Veneto	
	Puglia	
SARDEGNA	Sardegna	
TRIESTE – LIG. SAB. -VENEZIA	Veneto	
	Friuli V.G.	Friuli V.G.
ACQUEDOTTO PUGLIESE	Basilicata	Basilicata
	Campania	Campania
	Puglia	
GRAB	Roma	Roma
TIRRENICA	Lazio	Lazio
	Liguria	Liguria
	Toscana	Toscana
MAGNA GRECIA	Basilicata	Basilicata
	Calabria	Calabria
	Sicilia	Sicilia

Fonte: Corte dei conti su dati Mit DG Strade e autostrade

Tab. n. 82 Soggetti attuatori ex d. m. 517/2018 che hanno comunicato l'avvenuta aggiudicazione al 31.12.2023		
CICLOVIA	SOGGETTI BENEFICIARI	SOGGETTI INDEMPIENTI
VENTO	Lombardia	Lombardia
	Veneto	
	Piemonte	Lombardia
	Emilia Romagna	Lombardia
GARDA	Lombardia	
	Veneto	
	PA Trento	PA Trento
SOLE	Veneto	
	Lombardia	
	Emilia Romagna	Emilia Romagna
	Toscana	Toscana
ADRIATICA	Abruzzo	Abruzzo
	Emilia Romagna	Emilia Romagna
	Marche	Marche
	Molise	Molise
	Veneto	
	Puglia	
SARDEGNA	Sardegna	
TRIESTE – LIG. SAB. - VENEZIA	Veneto	
	Friuli V.G.	Friuli V.G.
ACQUEDOTTO PUGLIESE	Basilicata	Basilicata
	Campania	Campania
	Puglia	
GRAB	Roma	Roma
TIRRENICA	Lazio	Lazio
	Liguria	Liguria
	Toscana	Toscana
MAGNA GRECIA	Basilicata	Basilicata
	Calabria	Calabria
	Sicilia	Sicilia

Fonte: Corte dei conti su dati Mit DG Strade e autostrade

Confrontando le due tabelle sopra riportate, la situazione vede la totale mancanza fra i soggetti attuatori che abbiano comunicato l'avvenuta aggiudicazione dei lavori entro il 31 dicembre 2023 delle Ciclovie: Tirrenica, Magna Grecia e GRAB, in attuazione di entrambi i d.m.517/2018 e n. 4/2022. Per quanto riguarda le altre, come può ben constatarsi, solo le Regioni Veneto, Lombardia, Puglia e Sardegna hanno rispettato la scadenza.

Per quanto riguarda le risorse dell'intervento, come ricapitolate nella tabella di seguito riportata, può constatarsi che l'importo totale dell'investimento si è ridotto nel suo ammontare complessivo da 600 mln di ben 133,42 mln di euro. Rispetto all'ammontare attuale pari a 466,57 mln di euro, rimane invariato l'importo relativo ai nuovi progetti che, come in precedenza, mobilita 400 mln di euro, di cui 250 mln per le Ciclovie e 150 mln per le ciclovie urbane. Per i progetti già in essere

l'ammontare originario di 200 mln di euro è stato ridotto a 66.572.404,20 euro, dei quali 16,57 mln per ciclovie turistiche e 50 mln per le ciclovie urbane.

Tabella n. 83 Nuovo PNRR - Quadro finanziario -						
Missione	Componente	Tipologia	Intervento	Importo totale	di cui progetti in essere	di cui nuovi progetti
M2	C2	Investimento	4.1 Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)	466.572.404,20	66.572.404,20	400.000.000,00
		sub investimento	4.1.1 Ciclovie turistiche	266.572.404,20	16.572.404,20	250.000.000,00
		sub investimento	4.1.2 Ciclovie urbane	200.000.000,00	50.000.000,00	150.000.000,00

Fonte: Dati ReGis

Con nota del 30 maggio 2024 il Ministero del Turismo ha fornito copia della bozza di decreto predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministeri della cultura e del turismo, con il quale vengono apportate modifiche al d.m. n. 4/2022 in considerazione della riduzione dei chilometri di ciclovie da realizzare entro il 30 giugno 2026 passati dagli originari 1.235 a 746 e delle risorse passate da 400 mln di euro a 266,6 mln di euro, cui deve aggiungersi la riduzione contemporanea anche dei fondi statali a legislazione vigente. Nella stessa bozza di articolato si prevede che le attività di verifica previste per la misura M2C2-23 è affidata ad un soggetto terzo incaricato dalla DG per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali del MIT. La distribuzione delle risorse dei finanziamenti PNRR è cambiata e le risorse assegnate al Mezzogiorno sono passate dal 50 al 39,6 per cento, anche in considerazione alla rimodulazione delle risorse che vede tagli importanti soprattutto per alcune Ciclovie del Sud. L'unica Ciclovie che vedrebbe confermate le risorse destinate è il GRAB, mentre, per quanto riguarda le tratte chilometriche, esse hanno subito riduzioni per quasi tutte le Ciclovie fatta eccezione per il GRAB, la Ciclovie del Garda, quella della Sardegna e TriLiVe. Dagli allegati alla bozza di decreto ministeriale risulterebbe quindi una riduzione dei costi chilometrici fra l'altro per la Ciclovie del Garda, in quanto a fronte dell'invarianza dei chilometri complessivi da realizzare i costi dovrebbero essere stati ridotti, non in modo particolarmente significativo ma comunque il costo al chilometro risulterebbe più basso, sebbene sempre decisamente al di sopra dei costi medi stabiliti. Contestualmente, è stata predisposta anche la bozza del decreto ministeriale con il concerto dei Ministeri della cultura e del turismo che, considerata l'avvenuta erogazione di 11,8 mln di euro per la realizzazione di 282 chilometri di ciclovie con risorse a legislazione vigente ai sensi di quanto previsto dal d.m. n. 4/2022, ripartisce a quattro Ciclovie (Acquedotto pugliese, Adriatica, Tirrenica e Magna Grecia) 93.6 mln di euro a valere sul cap. 7582.

CAPITOLO V

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA ESITI DEL CONTRADDITTORIO FINALE E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 1. Le considerazioni conclusive dell'istruttoria; -2. Gli esiti del contraddittorio finale; -3. Raccomandazioni

1. Le considerazioni conclusive dell'istruttoria

L'indagine, programmata in merito alla gestione delle risorse destinate a finanziare la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche (SNCT) ed al sostegno della ciclabilità cittadina, ha preso le mosse dagli esiti del monitoraggio condotto con riferimento ai capitoli 7582, 7584 e 7585, nei quali risultano allocate le risorse destinate alle misure per gli interventi a favore della mobilità ciclistica, oltre che alla progettazione e realizzazione del sistema di ciclovie turistiche e di ciclostazioni. La norma fondante è il comma 640 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 che prevedeva, per la progettazione e la realizzazione del SNCT, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VEN-TO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, l'autorizzazione della spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018, successivamente ristanziati. I progetti e gli interventi da finanziare dovevano essere individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alle ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

L'analisi, pertanto, è stata condotta nei confronti di tutte le amministrazioni centrali dello Stato sopra citate e che risultano essere state coinvolte sin dalla sottoscrizione dei primi Protocolli d'intesa 2016- 2017 per la realizzazione delle ciclovie turistiche. L'attività istruttoria più efficace, tuttavia, è stata quella svolta nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed, in particolare, delle tre Direzioni generali competenti in materia, ovvero la DG per le strade e autostrade, la DG per il trasporto pubblico locale e la DG per la sicurezza stradale. La partecipazione delle altre Amministrazioni, pure interessate con quesiti istruttori scritti e con audizioni, è stata

molto limitata o addirittura nulla. Questo è il caso del Ministero del turismo, asseritamente in ragione dell'assenza di risorse assegnate nello stato di previsione del Ministero a fronte di competenze riconosciute, che, comunque, in fase di chiusura del contraddittorio ha fornito alcuni elementi di competenza.

Al riguardo occorre precisare che tanto il Ministero della cultura quanto quello del turismo risultano essere stati coinvolti, non solo in fase di ideazione iniziale dei percorsi, nei Protocolli d'intesa (2017-2019), quanto, più di recente, ai sensi del d. m. n. 4/2022, che ha sottolineato la necessità di una coerenza interna e di sistema dei singoli percorsi anche con gli addentellati europei (vedi Euro Velo 7 e 8), e la necessaria corrispondenza dei progetti esecutivi alle osservazioni formulate in sede di approvazione dei Progetti di fattibilità tecnico economica (PFTE), richiamando in causa in sede di verifiche (art.7), le predette amministrazioni in coordinamento con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La carenza del necessario coordinamento fra le Amministrazioni centrali competenti è emersa in modo evidente nel corso dell'istruttoria e rappresenta una delle criticità a livello organizzativo e di *governance* da risolvere a breve, anche tenuto conto delle tempistiche dell'intervento PNRR "Rafforzamento della mobilità ciclistica" (M2C2-23 I 4.1.) in corso di realizzazione.

Centrale, peraltro, è apparsa, sin dall'inizio dell'attività istruttoria, anche la questione della titolarità e disponibilità delle risorse nella distribuzione di funzioni e compiti all'interno della stessa Amministrazione delle infrastrutture. La questione è stata affrontata *funditus*, e si è evidenziato chiaramente come l'articolazione delle competenze fra le diverse strutture dell'Amministrazione non abbia certo giovato ad un'efficiente ed efficace gestione delle risorse per la realizzazione del SNCT, nonostante la collaborazione dichiarata dagli Uffici interpellati. Infatti, come è emerso in diversi passaggi dell'istruttoria, tale collaborazione avrebbe dovuto trovare una specifica regolamentazione e non essere lasciata all'iniziativa dei singoli settori interessati. Questi ultimi hanno adottato provvedimenti, di volta in volta, risolutivi delle specifiche problematiche incontrate, ma hanno scontato complessivamente un assetto di funzioni e compiti che, nel corso degli anni, ha subito modifiche ma non in senso strutturalmente migliorativo.

Alla luce della riorganizzazione del Ministero, avviata in forza del dpcm 30 ottobre 2023, n. 186, entrato in vigore nel dicembre 2023, le competenze in materia di mobilità ciclistica risultano essere state concentrate nella DG Strade e autostrade, in coordinamento con la DG Tpl. Al riguardo, la Sezione non può che auspicare che all'accorpamento di funzioni e compiti corrisponda anche una razionalizzazione nella gestione delle risorse che, fino ad ora, ha sofferto, in modo importante, di

un'eccessiva frammentazione e della mancata corrispondenza fra la titolarità della gestione dei procedimenti e la responsabilità assegnata ai CDR per la gestione delle relative risorse. Su questo aspetto non può che sottolinearsi il necessario interessamento dell'Ufficio centrale di bilancio.

I sopra ricordati aspetti hanno inciso, in misura significativa, anche sulle tempistiche di realizzazione del SNCT, che hanno visto una serie di proroghe con il conseguente slittamento in avanti delle scadenze originariamente programmate per la realizzazione del sistema da completarsi, inizialmente entro il 2021. Di recente, le tempistiche individuate ai sensi del d. m. n. 344/2020, erano di 22 mesi per la realizzazione degli interventi, a partire da settembre 2020, e di 24 mesi per la rendicontazione delle spese sostenute, per un totale di due anni dall'adozione del citato decreto. A settembre 2022, quindi, tutti gli interventi avrebbero dovuto essere realizzati e rendicontati. Tali tempistiche, alla luce dell'istruttoria condotta, non risultavano essere state rispettate e ciò, ai sensi dell'art. 4 del citato decreto ministeriale, avrebbe dovuto comportare, la revoca dei finanziamenti erogati fino a quel momento, con la restituzione da parte degli enti beneficiari alla competente DG TPL delle relative risorse in conto entrate del bilancio dello Stato, entro i successivi tre mesi. A tal fine, avrebbe dovuto fornire la necessaria collaborazione il Tavolo permanente di monitoraggio, che non ha mai funzionato. Tuttavia, *medio tempore*, con l'entrata in vigore del d. m. 12 gennaio 2022, n. 4, le tempistiche già definite si sono dovute confrontare con l'attuazione del citato intervento PNRR M2C2, ricavandone un ulteriore spostamento in avanti, almeno per la parte di interventi ivi ricompresi, alla luce della rimodulazione operata dalla Decisione della Commissione dell'8 dicembre 2023, come più avanti meglio precisato. Oltre a ciò, deve evidenziarsi che, con il d. m. 5 aprile 2022, n. 83 è stata prevista la proroga al 31 dicembre 2023 per la realizzazione degli interventi finanziati, con rendicontazione degli stessi entro il 30 aprile 2024, e con successivo d. m. 27 novembre 2023, n. 347 le anzidette scadenze sono state ulteriormente procrastinate, con riferimento esclusivo agli interventi per i quali al 29 febbraio 2024 risultassero assunte le relative obbligazioni giuridicamente vincolanti (vd. sottoscrizione dei relativi contratti) al 31 dicembre 2024 e per la rendicontazione al 30 giugno 2025. A termini di quest'ultimo decreto, dunque, l'Amministrazione risulta attualmente impegnata in una fase di definizione degli interventi da prorogare e di quelli da definanziare. Per questi ultimi i soggetti attuatori sono tenuti a versare le relative risorse in conto entrate nel bilancio dello Stato entro i tre mesi successivi alla notifica del provvedimento di revoca. Il controllo del seguito dato alla revoca è assicurato dall'obbligo di trasmissione alla competente DG TPL della ricevuta del versamento effettuato da parte dei soggetti attuatori.

Le motivazioni che supportano i citati provvedimenti di spostamento in avanti delle scadenze sono in parte coincidenti. Per la proroga disposta dal d. m. n. 83/2022 la ragione risulterebbe fondata nella richiesta pervenuta da parte dell'Anci di allineare le scadenze degli

interventi con il traguardo intermedio del PNRR, ovvero, originariamente (prima della Decisione dell'8 dicembre 2023), il 31 dicembre 2023. La proroga intervenuta da ultimo, il 22 dicembre 2023, che pure evidenzia in parte motiva del provvedimento n. 347 che dall'assegnazione delle risorse, disposta con il d. m. 12 agosto 2020, n. 344, risultavano già trascorsi 39 mesi, si fonda su una richiesta dell'Anci. Quest'ultima ha rappresentato, in tale occasione, le difficoltà incontrate dai comuni beneficiari nel rispettare, per le opere non ricomprese nel PNRR, la scadenza già prorogata al 31 dicembre 2023, chiedendo, anche alla luce dell'aggiornamento dei prezziari e dell'impossibilità di accedere alle risorse del Fondo opere indifferibili, la proroga al 31 dicembre 2024.

Alla difficoltosa realizzazione degli interventi finanziati per la programmazione e attuazione di itinerari ciclistici e di ciclostazioni e autostrade ciclabili, ha contribuito in modo importante la carenza di programmazione, a livello nazionale, anche a causa della tardiva adozione del Piano Generale della mobilità ciclistica, che, ai sensi dell'art. 3, l. 11 gennaio 2018, n. 2, avrebbe dovuto essere adottato, con apposito decreto ministeriale, nell'agosto dello stesso anno 2018 e che, invece, è stato adottato solo nell'agosto del 2022. In tal modo, il PGMC ha disatteso la stessa *ratio* che aveva ispirato il legislatore e cioè quella di assicurare la collaborazione fra Stato, regioni ed enti locali in vista della promozione dell'uso della bicicletta. Tale asserzione trova conferma nei numeri, non certo confortanti, emersi dall'analisi condotta in merito da Istituti specializzati (Eurobarometer) che hanno evidenziato un uso del mezzo molto contenuto su tutto il territorio nazionale e, in particolare, in alcune zone del Sud Italia.

La carenza di programmazione ha caratterizzato anche l'azione delle amministrazioni sul territorio, che, non avendo predisposto pianificazioni specifiche in tal senso, in molti casi, hanno dovuto rinunciare ai finanziamenti previsti che sono finiti in economia.

A quanto esposto deve aggiungersi che anche le dieci ciclovie, costituenti il SNCT, hanno incontrato problemi di programmazione importanti. Innanzitutto, i Protocolli sottoscritti originariamente fra Stato e regioni (2016-2017) sono stati successivamente sostituiti, a distanza di due anni, da nuovi Protocolli, con evidenti ricadute in termini di realizzazione degli interventi. Notevoli difficoltà sono state incontrate dagli enti attuatori anche per l'adozione dei Piani di fattibilità tecnico economica (PFTE) che hanno ottenuto la valutazione positiva da parte dei Tavoli tecnici operativi, istituiti per ciascuna Ciclovia, con tempistiche assai differenti, che vanno dall'aprile 2019 al marzo del 2022.

Per quanto riguarda i Piani di fattibilità tecnico economica (PFTE), l'analisi svolta nel corso dell'istruttoria, ha evidenziato come le valutazioni espresse in sede di approvazione da parte dei Tavoli tecnici operativi, alla cui composizione hanno partecipato oltre alle amministrazioni

territoriali interessate, anche i rappresentanti delle amministrazioni centrali ed, in particolare, dei Ministeri delle infrastrutture, dei beni culturali e del turismo, siano state molto rilevanti sotto diversi aspetti. Esse rappresentano, in molti casi, *caveat* importanti, ai quali le Amministrazioni attuatrici avrebbero dovuto prestare la necessaria attenzione nella fase esecutiva. In tal senso, deve evidenziarsi che il citato d. m. n. 4/2022 ha sottolineato la necessità di un'attenta verifica, da parte dei soggetti istituzionali, a vario titolo interessati alla realizzazione dei progetti, dell'avvenuto rispetto, in sede di predisposizione dei progetti esecutivi, delle indicazioni contenute nei Piani di fattibilità. Le anzidette indicazioni avrebbero dovuto trovare ancora uno spazio per il controllo ad opera del Tavolo permanente di monitoraggio, istituito ai sensi dell'art. 8 del d. m. 29 novembre 2018, n. 517 composto dai rappresentanti delle diverse amministrazioni centrali e territoriali oltre che dalle associazioni degli enti (Anci e Upi). Tale organismo, tuttavia, per quanto riferito (dalla competente DG Strade e autostrade) in sede istruttoria, non sembra abbia mai operato. Dunque, è mancato nell'attività gestionale condotta fino ad ora un attore istituzionale importante, chiamato in causa in diversi passaggi procedurali previsti dalle norme vigenti e riguardanti la verifica della documentazione prodotta dai soggetti attuatori, la valutazione dello stato di avanzamento degli interventi finanziati, la disamina delle relazioni che le regioni beneficiarie avrebbero dovuto produrre con cadenza annuale al Ministero. Dall'analisi condotta è emerso un sostanziale disconoscimento della rilevanza dell'organismo in questione, sostituibile, per quanto è stato possibile intendere dai riscontri istruttori, con il monitoraggio dei dati inseriti dai soggetti attuatori nella banca dati BDAP. A tale ultimo proposito, vale la pena evidenziare come l'Amministrazione abbia, in più occasioni, sottolineato la centralità di tale banca dati per il monitoraggio degli interventi finanziati a valere su risorse nazionali, al pari del sistema Regis per le risorse del PNRR. Sicuramente, questo aspetto merita un ulteriore approfondimento ed una specifica riflessione. Infatti, la finalità della banca dati BDAP, così come definita dall'art. 6 del d.m. n. 344/2020 è quella di consentire la rendicontazione delle spese da parte dei soggetti attuatori titolari di CUP oltre al monitoraggio fisico e procedurale degli interventi. Pertanto, essa non può sostituirsi *tout court* alla necessaria attività di raccolta della documentazione e degli elementi informativi relativi alla progettazione e realizzazione fisica e contabile degli interventi finanziati, per la verifica non solo dello stato di attuazione ma anche della corrispondenza della pianificazione esecutiva con le osservazioni formulate dai Tavoli tecnici operativi, in sede di approvazione dei PFTE ed, in sostanza, la rispondenza delle opere in via di realizzazione alle finalità programmate ed ai criteri prescelti per la loro attuazione.

Lo strumentario in materia di monitoraggio presente nelle Convenzioni sottoscritte con le regioni, sia per l'attuazione del d. m. n. 481 del 2016 che del successivo decreto n. 468 del 2017 attribuisce specifiche competenze al Ministero e alle regioni. In particolare, all'Amministrazione

centrale sono stati assegnati compiti di verifica circa lo stato di realizzazione delle attività, riconoscendo alla stessa anche la possibilità di richiedere relazioni illustrative e giustificazioni in caso di rilevate criticità. Oltre a ciò, al Ministero, alla luce delle citate disposizioni, spetta il compito di censire e aggiornare gli interventi, anche sulla base dei risultati del monitoraggio regionale ed, infine, di valutare i risultati, in base ai dati disponibili. A quanto sopra precisato, deve aggiungersi la previsione contenuta nelle stesse Convenzioni stipulate con il Mit, a proposito dell'obbligo in capo alle regioni di sovrintendere e vigilare sul corretto svolgimento delle attività di competenza degli enti locali, oltre che sullo stato di attuazione degli interventi finanziati. In quest'ottica, ciascuna regione è stata obbligata a conservare, in un'apposita banca dati, l'elenco degli interventi attivati, con una schematica descrizione degli stessi, lo stato di avanzamento procedurale, fisico e contabile, le eventuali criticità e gli aspetti di particolare interesse per il miglioramento della sicurezza stradale. Sulla base di tali elementi informativi, le regioni hanno trasmesso relazioni semestrali (31 maggio e 30 novembre) al Ministero che, in tal modo, avrebbe dovuto tenere sotto controllo lo stato dell'arte, intervenendo, non solo in misura propulsiva, ma anche sanzionatoria al verificarsi dei presupposti per la revoca dei finanziamenti. Su questo aspetto deve prendersi atto del fatto che la scelta strategica dell'Amministrazione, come dalla stessa precisato, è stata quella di concedere le proroghe richieste dagli enti attuatori sulla base delle ragioni dalle stesse rappresentate attraverso l'Anci, non riuscendo a svolgere in modo adeguato la funzione propulsiva e di sostegno spettante agli istituzionalmente e che, almeno per il sistema SNCT, sarebbe stata quanto mai auspicabile anche in ragione del fatto che il nostro Paese era legato ad obiettivi condivisi con altre nazioni europee nel progetto EuroVelo .

In ordine alla gestione finanziario contabile, deve sottolinearsi che le criticità emerse in sede di monitoraggio effettuato nel 2020 dalla Sezione sui capitoli dello stato di previsione del Mit 7582, 7584 e 7585, relative alla formazione di una gran mole di residui nel corso degli esercizi considerati, nonché alla registrazione di valori molto bassi sia della capacità di impegno che della capacità di spesa, sono state confermate in sede istruttoria. Tali criticità sono state evidenziate non solo dall'analisi finanziaria condotta con riferimento anche ai capp. 7333 e 7580 ma contestualmente dalla ricostruzione della gestione amministrativa, che ha mostrato una parziale accelerazione solo negli ultimi due esercizi, anche in ragione delle tempistiche assai più stringenti dettate dal PNRR, tuttavia, come già accennato sopra, prorogate da ultimo con la decisione di esecuzione Ecofin dell'8 dicembre 2023. Le lentezze procedurali si sono riflesse anche in termini di formazione di economie che sono state registrate in tutti i capitoli, ivi compreso quello principale nella realizzazione del SNCT e cioè

il cap. 7582, ove negli ultimi tre esercizi si sono determinate economie in conto residui per totali 24,5 mln di euro. Economie sono state registrate anche con riferimento al cap. 7580, per 3 mln di euro in conto residui, al cap. 7333 che ha visto nelle diverse annualità formarsi 15,9 mln di euro di economie da residui e competenza, al cap. 7584, per il quale sono state registrate negli ultimi due esercizi economie in conto residui per complessivi 2,9 mln di euro ed al cap. 7585 per il quale i 2 mln di euro stanziati sarebbero andati in economia, in assenza di specifiche disposizioni al riguardo per un loro utilizzo in sede convenzionale. Al riguardo, non appare ultroneo sottolineare, sebbene si tratti di un concetto piuttosto intuitivo, che, diversamente dalla gestione in conto residui, in qualche misura compatibile con la tipologia delle risorse considerate, che sono in conto capitale, la formazione di una mole così consistente di economie non denota una gestione particolarmente efficiente ed efficace delle risorse. Ciò, anche alla luce della strumentazione messa in campo da parte del competente Ufficio centrale di bilancio presso il Mit, che in alcune occasioni e dietro richiesta esplicita delle competenti strutture ministeriali, ha comportato, il riutilizzo di risorse diversamente destinate ad andare anch'esse in economia. Al riguardo, non sembra inutile rammentare che l'invocato (in sede di controdeduzioni finali) disposto dell'art. 30 c. 2 lett. b) della legge n. 196/2009 e s.m.i., così come introdotto dall'art. 4, c. 1, lett. c, del d.lgs. n. 116/2018 (v. anche l'art.4 quater co.1 lett. c) d.l. 18 aprile 2019, n. 32 convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55), consente, a decorrere dall'ottobre 2018, alle Amministrazioni dello Stato, per una sola volta, la riscrittura, nella competenza degli esercizi successivi, delle somme non impegnate alla chiusura dell'esercizio, relative ad autorizzazioni di spesa in conto capitale a carattere non permanente e che tale rimodulazione, alla stregua di quelle disposte dal comma 1 dello stesso art. 30, deve risultare da apposito allegato alla legge di bilancio, e non trova applicazione in caso di economie da residui.

Restando ancora sul piano delle risorse utilizzate per la progettazione e realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, di ciclostazioni, nonché di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina, l'analisi della gestione finanziaria condotta con riferimento agli esercizi 2018-2023 ha evidenziato che la massa spendibile complessiva del capitolo centrale della gestione riguardata (7582) è assommata a 606,24 mln di euro. A queste risorse devono aggiungersi anche quelle stanziati sugli altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (7333, 7580,7584 e 7585). In particolare, sul capitolo 7333, riguardante gli interventi per la sicurezza stradale sono state stanziati negli esercizi considerati risorse per complessivi 64,03 mln di euro, una parte delle quali è stata destinata alle finalità della gestione osservata. A fronte delle riferite disponibilità finanziarie, deve evidenziarsi che l'Amministrazione ha disposto pagamenti per una percentuale piuttosto contenuta. Il cap. 7582 ha fatto registrare pagamenti totali per 223,63 mln di euro, a fronte di una percentuale di impegni in conto competenza sugli stanziamenti totali pari al 19,6 per cento.

Ulteriore aspetto emerso dall'analisi effettuata riguarda la difficoltà incontrata dall'Amministrazione a svolgere i controlli *in loco*, che avrebbero una loro ragion d'essere specifica in considerazione della tipologia di interventi e delle professionalità presenti nell'Amministrazione delle infrastrutture in grado di fornire un apporto per una migliore verifica delle modalità di realizzazione degli interventi e che sono stati ostacolati da carenze di risorse, tanto finanziarie quanto umane. La professionalità rappresenta un elemento fondamentale nello specifico settore osservato che avrebbe potuto consentire anche un controllo maggiormente efficiente della documentazione prodotta dai soggetti attuatori che, pur restando titolari della competenza istituzionale, tuttavia, devono rispondere centralmente dell'utilizzo delle risorse assegnate dallo Stato, anche in termini di migliori scelte progettuali e di costi per la loro realizzazione.

Su quest'ultimo aspetto relativo appunto ai costi di realizzazione degli interventi non può non sottolinearsi l'estrema disomogeneità dei costi medi per chilometro attribuiti alle diverse tratte di piste ciclabili oggetto di finanziamento. Al riguardo, deve evidenziarsi che il costo medio per chilometro, pari a 350.000,00 euro, stabilito, da ultimo dal decreto del 16 marzo 2021, n. 73 fa riferimento alle diverse tipologie di ciclovie e quindi tiene in considerazione le opere necessarie alla loro realizzazione, rappresentate da particolari infrastrutture, ciclostazioni, stalli e soluzioni per il superamento di difficoltà geomorfologiche. In ogni caso, i parametri da seguire sono stati quelli contenuti nel Biciplan e approvati dal Tavolo tecnico di monitoraggio dei PUMS. Tornando alla riscontrata disomogeneità dei costi medi al chilometro, con particolare riferimento al SNCT, essa non è apparsa sempre giustificabile in ragione delle opere infrastrutturali necessarie per la realizzazione di alcune tratte particolarmente complesse sotto i profili geomorfologici e paesaggistico-ambientali. Alcune percorrenze non hanno tenuto debitamente conto della natura stessa delle Ciclovie del sistema nazionale che, vale la pena ricordare, sono qualificate come turistiche e quindi devono rispondere ad una serie di necessità degli stakeholders interessati, non ultime quelle di cicloturisti non necessariamente esperti e anche diversamente abili o che intendono approcciare la mobilità ciclistica come modalità turistica ecocompatibile, che li avvicini, possibilmente, al patrimonio ambientale e culturale ricchissimo del nostro Paese. I tracciati preferibili, dunque, avrebbero dovuto essere quelli accessibili anche da parte di ciclisti inesperti e utenti disabili, o comunque più deboli. Tale criterio non appare in alcuni casi aver ispirato le scelte operate dai soggetti attuatori, che, comunque, non hanno trovato ostacoli particolari nel corso delle attività di verifica e approvazione dei tracciati da loro progettati. A ciò deve aggiungersi che fra i criteri base, previsti già dal d. m. 11 aprile 2017, n. 133 recante le linee guida per la realizzazione

delle ciclovie turistiche, per la selezione degli itinerari vi è quello della preferenza da accordare ai lotti funzionali immediatamente percorribili o fruibili a seguito di interventi di modesto importo economico, individuati sulla base del rapporto costi benefici, privilegiando maggiore lunghezza di itinerario ciclabile a minor costo chilometrico, oppure percorsi già pedalabili a seguito di interventi sulle regole d'uso. Tale ultimo criterio non sembra aver trovato costante applicazione, considerati i costi elevati e decisamente al disopra degli standard indicati, riscontrati per alcune tratte delle Ciclovie. Infine, dalla lettura della bozza di decreto ministeriale di modifica del d. m. n. 4/2022 emerge una rimodulazione degli interventi finanziati, che comporta, per alcuni tracciati, non solo la riduzione dei chilometri da realizzare ma anche delle risorse assegnate per la loro realizzazione che riduce, in alcuni casi, il costo chilometrico ma non in modo particolarmente significativo.

In termini di realizzazione fisica degli interventi in materia di sicurezza stradale per itinerari e percorsi ciclabili, compresi quelli inseriti nel SNCT, gli esiti dell'indagine condotta hanno evidenziato che, per quanto riguarda quelli cofinanziati ex d. m. 29 dicembre 2016, n. 481, sono stati complessivamente realizzati 58 km di piste ciclabili, 23 km di percorsi ciclo-pedonali, 67 attraversamenti ciclo-pedonali, 11 attraversamenti ciclabili. In attuazione del d. m. 27 dicembre 2017, n. 468 sono stati realizzati 96 km di piste ciclabili 5 km percorsi ciclo-pedonali, 46 attraversamenti ciclo-pedonali, 269 attraversamenti ciclabili.

Dei tratti di ciclovie inseriti nel SNCT solo tre interventi risulterebbero realizzati, quattro interventi sono ancora in corso e due non ancora avviati. Rispetto allo stato di avanzamento delle erogazioni è emersa la prevalenza delle regioni che hanno ricevuto solo la prima tranche dei finanziamenti approvati. Molte sono state le difficoltà incontrate dagli enti locali per la realizzazione degli interventi: in primo luogo, l'annullamento delle gare d'appalto, a causa del mancato possesso dei requisiti richiesti ai concorrenti, oltre alle limitazioni imposte nel periodo caratterizzato dall'emergenza Covid ed ai ritardi connessi alle varianti di progetto.

Per quanto riguarda ancora le ciclovie del SNCT, occorre sottolineare che l'anticipazione spettante a favore dei soggetti attuatori a seguito della positiva valutazione del progetto esecutivo dagli stessi presentato sarebbe stata erogata solo a favore di 5 Ciclovie (Vento, Sole, Garda, Adriatica e TriLiVe), in quanto per le altre le anticipazioni hanno riguardato solo i primi due step, ovvero di seguito all'approvazione della Convenzione e di seguito alla valutazione positiva del Piano di fattibilità tecnico economica PFTE.

Per quanto riguarda la graficizzazione dei percorsi delle ciclovie turistiche rientranti nel SNCT da collegare con le altre banche dati in possesso dell'Amministrazione della cultura, quest'ultima, in sede istruttoria, ha fatto presente che l'Hub Geo culturale sarebbe disponibile già

dal 2016, come database per raccogliere le informazioni di diverse banche dati, fra cui anche il *dataset* delle ciclovie turistiche, completo anche delle altre banche dati facenti capo al Ministero.

Lo specifico sistema informativo a tutt'oggi non risulta essere stato ancora implementato delle percorrenze del SNCT, in ragione del mancato caricamento dei singoli tracciati, in formato *shape* da parte del Mit nell'apposito sottosistema "Atlante statistico della cultura". Quest'ultimo contiene, al momento della stesura del presente referto, solo dati relativi al Cammino "Appia Regina Viarum", ovvero i tracciati dell'Appia Traiana e dell'Appia antica, per i quali, tra l'altro, era evidenziata la pericolosità di un 25 per cento del tracciato, coincidente con percorrenze stradali a traffico elevato e la necessità di un aggiornamento delle basi cartografiche, non omogenee fra loro. L'aspetto in questione merita l'attivazione delle Amministrazioni interessate allo scopo di implementare la banca dati e completare l'Hub come richiesto sin dai protocolli del 2017.

Infine, meritano una specifica riflessione le risultanze dell'analisi effettuata con riferimento all'attuazione dell'investimento 4.1. "Rafforzamento della mobilità ciclistica", nell'ambito della M2C2 del PNRR che, nella versione attuale di cui alla Decisione di esecuzione della Commissione dell'8 dicembre 2023, ha visto confermato l'interessamento delle 40 città, sedi di Università, già previsto, ma ad esso si è aggiunta, come ulteriore finalità, l'agevolazione, attraverso l'uso delle piste ciclabili, degli spostamenti quotidiani del primo e dell'ultimo miglio, collegando alcune zone delle aree metropolitane o le Università con i vicini snodi ferroviari e delle linee metropolitane. Gli obiettivi originariamente individuati dalla decisione di esecuzione Ecofin dell'8 luglio 2021 n. 168 consistevano nella costruzione di almeno 200 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane (comuni con popolazione > ab. 50.000) con scadenza al 31 dicembre 2023; nella realizzazione di almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia - con scadenza al 30 giugno 2026 e, infine, nella notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie, funivie in aree metropolitane, con scadenza al 31 dicembre 2023. A seguito della citata Decisione Ecofin dell'8 dicembre 2023, c'è stata una rimodulazione dei sub-investimenti, con una riduzione del chilometraggio complessivo, quantificato ora in 565 km di piste ciclabili metropolitane e 746 km di ciclovie turistiche, con l'introduzione della definizione "turistiche" prima non presente e dalla quale è derivato, sostanzialmente, il riconfluire di alcune tratte delle dieci Ciclovie del SNCT nell'ambito dell'intervento del PNRR di cui trattasi. Appare importante sottolineare, altresì, la circostanza che dal chilometraggio quantitativamente ridotto sia stata elisa anche la dizione "aggiuntivo", circostanza che costituisce un aspetto di certo non secondario, se solo si ha riguardo al fatto che l'obiettivo, come posto inizialmente, era talmente sfidante da dover essere ricondotto, in un momento successivo, alla realtà fattuale. Realtà che ha visto l'utilizzo delle risorse RRF ad

integrazione di quelle a legislazione vigente per la realizzazione di un Piano, già definito da tempo a livello nazionale e con collegamenti alla pianificazione ciclabile turistica a livello internazionale.

Peraltro, il requisito dell'aggiuntività delle tratte di piste ciclabili da realizzare con le risorse del PNRR, in realtà, era già presente nelle prescrizioni dell'art. 1, c. 640 della l. n. 208/2015 che prevedono il finanziamento delle tratte di ciclovie turistiche, rientranti nel SNCT, con priorità ma non con esclusività rispetto ad altre tratte a completamento di un più ampio circuito di piste ciclabili in ambito nazionale.

A quanto sopra, deve aggiungersi il venir meno nella CID dell'8 dicembre 2023 della scadenza della milestone, fissata originariamente al 31 dicembre 2023, per l'aggiudicazione dei lavori, che è stata posticipata al giugno del 2026, con un adeguamento di fatto allo stato dell'arte delle ciclovie turistiche ed alle scadenze stabilite a livello nazionale.

2.Gli esiti del contraddittorio finale

Nelle controdeduzioni, formulate dalle Amministrazioni in vista dell'adunanza pubblica convocata per il giorno 30 maggio 2024 e a completamento del contraddittorio finale da realizzarsi in quella sede, sono stati sottolineati alcuni specifici aspetti della gestione considerata, riportati nella bozza del referto conclusivo dell'indagine.

Al riguardo, sono pervenute cinque note dalle diverse Amministrazioni interessate dall'istruttoria ed una tardiva *post* adunanza.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito riscontro ad opera delle tre Direzioni generali competenti e cioè la DG del trasporto pubblico locale (nota prot. n. 2138 del 23 maggio 2024) e la DG per la sicurezza stradale e l'autotrasporto (nota prot. n. 2138 del 23 maggio 2024) facenti parte del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, nonché la ex DG per le strade e le autostrade incardinata nel Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto.

Il Ministero del Turismo ha fornito riscontro con nota prot. n. 2128 del 22 maggio 2024, senza fornire elementi informativi ad eccezione della comunicazione dell'avvenuta partecipazione alla Conferenza Unificata del 27 marzo c. a. per il preventivo concerto sugli schemi di decreto interministeriale in materia rispettivamente di assegnazione e riparto delle risorse a legislazione vigente destinate alla realizzazione di ciclovie turistiche, nonché di modifiche al d. m. n. 4/2022. La suddetta Amministrazione, con ulteriore nota acquisita al prot. della Corte dei conti n. 2205 del 30 maggio 2024, ha fornito copia degli articolati in bozza dei due decreti citati.

Il Ministero della Cultura, DG Archeologia, belle arti e paesaggio ha risposto, in data 23 maggio 2024, con nota acquisita al protocollo della Sezione n. 2145. Nella nota null'altro si precisa se non con riferimento allo svolgimento dell'attività del Tavolo tecnico in fase di monitoraggio, in

coerenza con quanto stabilito al comma 2 dell'art. 7 del D.M. n. 4 del 12/01/2022, e si chiede di riformulare una frase che allo stato appare in tutto coerente con quella dalla stessa Amministrazione proposta.

La Ragioneria Generale dello Stato - Ispettorato Generale di bilancio- ha fornito riscontro, post adunanza, sulla relazione conclusiva dell'indagine, con nota (n. 165049 del 10 giugno 2024) acquisita al protocollo della Corte dei conti n. 2295 del 10 giugno 2024, ha preso atto dell'analisi condotta dalla Sezione, in relazione alla quale non ha espresso alcuna osservazione. Con specifico riferimento agli aspetti contabili, tuttavia, la Ragioneria Generale ha ribadito quanto già rappresentato dall'Amministrazione, precisando meglio che due somme risultano essere state riscritte in bilancio per l'es. 2024 a favore della mobilità ciclistica, nello specifico si tratta di: 3 mln di euro di provenienza 2020 sul cap. 7580 pg. 7 e 4 mln di euro sul cap. 7582 pg. 6 dedicato ad interventi a favore della mobilità ciclistica connessi con l'evento olimpiadi invernali 2026.

Dalla lettura delle note contro deduttive inviate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, emergono precisazioni che non attengono alle considerazioni conclusive dell'indagine qui rassegnate quanto alle parti della relazione riferite specificatamente alle competenze delle diverse Direzioni Generali del Mit e a quelle degli altri due Ministeri interessati.

A quest'ultimo proposito, la suddetta DG Trasporto pubblico locale ha voluto precisare che, alla luce dell'emanando regolamento di riorganizzazione degli Uffici dirigenziali di II livello, non ancora pubblicato al momento in cui è stato approvato il presente referto, le competenze in materia di mobilità ciclistica urbana e metropolitana sono state riconfermate in capo alla stessa. La citata Direzione Generale ha sottolineato la sua totale estraneità all'attuazione del d. m. n. 517 del 2018, anche in termini di semplice supporto alla DG strade e autostrade in sede di verifiche dei dati di rendicontazione. La stessa ha affermato di svolgere attività istruttoria propedeutica alla successiva attività contabile esclusivamente per le risorse imputate al cap. 7582 di cui al DM 344/2020. La DG TPL, infatti, non ha competenza in merito alle ciclovie turistiche e agli interventi di cui al d.m. n.517/2018. Per quanto riguarda l'attuazione del d.m. n. 344 del 2020, la DG per il TPL ha controdedotto all'osservazione formulata nel referto con riferimento al criterio distributivo delle risorse, basato sulla popolazione residente, che non comprende una fetta dei potenziali beneficiari della misura, costituita dagli studenti fuori sede, che usufruiscono delle piste ciclabili per raggiungere gli Atenei aventi sede nelle città destinatarie delle risorse. In particolare, la stessa DG ha eccepito che *il finanziamento di cui al D.M. n. 344/2020, quindi, non è limitato al collegamento con le sedi Universitarie ma interessa la circolazione ciclistica cittadina in termini generali. Il criterio distributivo delle risorse, quindi, appare coerente con l'obiettivo del finanziamento.* Con riguardo alle tempistiche di attuazione del d.m.

n. 344/2020 la DG ha sottolineato l'intervento di successive disposizioni regolamentari che hanno prorogato le scadenze originariamente individuate. Tali disposizioni sono state riportate sia nella parte di referto specificatamente ad esse dedicata, sia nelle presenti considerazioni conclusive. Per quanto riguarda il Tavolo tecnico di monitoraggio la DG ha voluto fornire degli elementi delucidativi che trovano conferma nella ricostruzione della gestione considerata lì dove al Cap. III par. 4 si parla del Tavolo tecnico di monitoraggio dei PUMS che si riunisce due volte l'anno e, fra l'altro, ha collaborato alla stesura delle risposte alle FAQ, proposte dai soggetti interessati all'attuazione del d. m. n. 344/2020 e pubblicate sul sito del Ministero.

Appare importante sottolineare quanto precisato dalla Direzione Generale in ordine alle risorse umane disponibili per lo svolgimento delle attività riguardanti la materia trattata che sono in tutto due e si occupano dell'istruttoria documentale per il rilascio del nulla osta ai pagamenti su tutti gli interventi finanziati e si occuperanno, solo alla scadenza fissata al 25 giugno 2025, del controllo in loco a campione. Infine, la DG ha voluto chiosare l'osservazione contenuta nel referto in merito alla mancanza di un criterio adeguato di programmazione nella definizione delle risorse da distribuire per il settore considerato, affermando che *sarebbe di aiuto uno stanziamento di risorse con un orizzonte pluriennale, in modo da permettere agli Enti beneficiari una programmazione degli interventi distribuita nel corso di un arco temporale prestabilito, evitando l'accavallarsi di finanziamenti estemporanei e procedure attuative differenti. Con riferimento alle risorse assegnate dal PNRR per la realizzazione delle piste ciclabili in ambito urbano e metropolitano si fa presente che sono state tutte programmate nei termini stabiliti, permettendo il raggiungimento del target fisico di realizzazione di 200 km di piste ciclabili entro il 31 Dicembre 2023.*

La Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto ha fornito anch'essa delle precisazioni in merito alla parte della relazione specificatamente dedicata alla descrizione delle attività di sua competenza. Con riferimento al d. m. n. 481/2016 è stato ribadito che "solo una parte residuale dei fondi sono stati utilizzati per la realizzazione di limitati tratti di ciclovie turistiche". Per quanto attiene al d. m. n. 468/2017, la stessa Direzione ha precisato che *dalla documentazione fornita è possibile ricavare che nel decreto di riparto è stata utilizzata la somma messa a disposizione dell'ex Direzione Generale del trasporto pubblico locale, pari a euro 10.219.320,40 sul capitolo 7582, e che afferisce in minima parte ai fondi di cui all'art.1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208. Alla somma citata è stata aggiunta quella pari a euro 4.568.363,29, disponibile sul capitolo 7333 gestito da questa Direzione.. Si tratta pertanto dell'utilizzo di una parte dei fondi disponibili sul capitolo 7333 che vengono utilizzati principalmente per altri interventi. Pertanto, nel replicare alle osservazioni sull'accumulo dei residui e sul formarsi di economie ci si riferirà esclusivamente alle risorse ripartite con il d. m. 468/2017. In ordine al cap. 7584.....Per quanto riguarda le economie registrate sul capitolo, occorre premettere che rispetto al riparto delle risorse effettuato con il provvedimento indicato, si è proceduto con gli impegni contabili di pari passo con*

l'avanzamento dei programmi presentati dalle Regioni. A tal riguardo, rispetto allo stanziamento dell'anno 2017 pari a euro 1.234.175,00 non si è proceduto alla quota di impegno per le Regioni Calabria, Umbria e Molise, per i motivi addotti nelle precedenti relazioni, per complessivi euro 36.508,13. Tale importo pertanto costituisce un'economia. Per quanto concerne lo stanziamento dell'anno 2018, pari a euro 1.225.856,00, si riferisce che, con nota prot. 1537 del 05/03/2019, in fase di accertamento dei residui di lettera f, è stata esercitata la facoltà di cui all'art. 30, comma 2 della legge 196/2009. Il residuo è stato rimodulato sull'esercizio finanziario 2020 per € 608.434,30 e sull'esercizio finanziario 2021 per € 617.421,30. A tal riguardo, a seguito della mancata o ridotta attuazione di alcuni interventi, non si è proceduto all'impegno, con conseguente formazione di economie, per un importo complessivo di euro 287.054,64. In totale, le economie registrate sul capitolo 7584 sono pari a euro 323.562,77.

In ordine alle azioni sanzionatorie che avrebbero dovuto condurre alla revoca dei finanziamenti, l'Amministrazione ha voluto puntualizzare che, i presupposti per la revoca si sarebbero verificati solo per l'Umbria, in quanto le altre regioni avrebbero presentato i loro programmi di intervento, nei termini così come prorogati dai successivi decreti ministeriali.

In merito al monitoraggio condotto dal Ministero, la DG ha voluto chiarire che i dati forniti alla Corte per il monitoraggio sarebbero il frutto della raccolta ed elaborazione condotta dai propri uffici sulla base dei rapporti di monitoraggio presentati dalle Regioni, spesso incompleti. *A tal proposito il Ministero ha più volte sollecitato le amministrazioni regionali attivando un monitoraggio sempre più stringente mirato alla chiusura dei programmi di intervento delle Convenzioni, procedendo allo stralcio di quelli non realizzati o realizzabili. Infatti, sono stati individuati gli interventi che alla data del 31/12/2023 non risultavano ancora avviati e per questi sono state inviate note di sollecito al fine di provvedere allo stralcio dal programma, con l'obiettivo di addivenire alla chiusura delle Convenzioni entro il termine del 31/12/2024.*

Come riferito in sede di controdeduzioni finali dalla Direzione generale della sicurezza stradale, l'azione del Ministero sarebbe stata improntata ad un'attività propulsiva e propositiva, realizzata attraverso la concessione di proroghe o rimodulazioni dei programmi allo scopo di salvaguardare gli interventi in considerazione della loro valenza in termini di sicurezza della circolazione degli utenti più vulnerabili della strada oltre che dell'eventuale contenzioso. Nella memoria conclusiva è stato fatto riferimento anche al cap. 7585 chiarendo aspetti che sono stati ampiamente trattati nella parte della relazione dedicata alla materia

Infine, ma non in ordine di importanza, considerata la centralità della stessa nella gestione delle risorse per la realizzazione del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche, la DG per le strade e le autostrade ha reso noti gli elementi contro-deduttivi di sua competenza. Nello specifico ha aggiornato la tabella relativa alle erogazioni effettuate in attuazione del d.i. n. 517/2018 in favore dei Soggetti attuatori delle Ciclovie del Sole, Adriatica e TriLiVe, dei quali è stato preso doverosamente

atto nella relativa tabella riportata nel testo del presente referto. Inoltre, la stessa DG ha reso noto che la Regione Veneto ha inviato in data 27 febbraio 2024 i progetti esecutivi dei primi lotti funzionali delle Ciclovie Sole, Garda, TriLiVe e Adriatica. Per quest'ultima Ciclovie anche la Regione Marche ha trasmesso il progetto esecutivo del primo lotto funzionale in data 29 marzo 2024. Per il costituendo Tavolo tecnico di monitoraggio ex art. 7 del d.m. 517/2018 è stato fatto presente la comunicazione dei nominativi dei componenti.

Gli aggiornamenti riferiti in merito allo stato di attuazione dell'intervento PNRR M2C2 4.1. riguardano la predisposizione degli schemi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della cultura e il Ministro del turismo recante "*Modifiche al decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della cultura e il Ministro del turismo, 12 gennaio 2022, n. 4*" nonché del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della cultura e il Ministro del turismo recante "*Assegnazione e riparto delle risorse a legislazione vigente destinate alla realizzazione di interventi di ciclovie appartenenti al Sistema nazionale di ciclovie turistiche*" che sono stati inviati con ulteriore memoria dal Ministero del Turismo in data 30 maggio 2024.

3. Raccomandazioni

Alla luce degli esiti dell'istruttoria condotta per la presente indagine, nonché alla luce delle osservazioni formulate in merito alla gestione delle risorse analizzate e delle relative controdeduzioni rese note dalle Amministrazioni interessate, in sede di contraddittorio finale, riassunte nel precedente paragrafo, oltre che alla luce delle ulteriori argomentazioni emerse nell'adunanza pubblica, si ritiene di voler sintetizzare, in modo non esaustivo rispetto allo sviluppo argomentativo della presente relazione, alcune delle principali raccomandazioni emergenti dall'analisi condotta. Tale analisi ha portato in emersione alcune criticità, legate tanto ai ritardi accumulati in fase di progettazione e di realizzazione degli interventi finanziati che si sono riverberati sulla gestione delle cospicue risorse messe a disposizione del settore negli esercizi finanziari considerati, quanto alla necessità di un maggior controllo non solo in termini finanziario-contabili e procedurali quanto anche di rispetto dei criteri programmatici e dei parametri di efficienza efficacia ed economicità degli interventi finanziati :

✓ si invita l'Amministrazione, in collaborazione con il competente Ufficio centrale di bilancio, a voler adottare le misure necessarie per consentire, alla luce della riorganizzazione ministeriale in atto, che al riaccorpamento di funzioni e compiti corrisponda una razionalizzazione nella distribuzione della titolarità dei poteri di gestione delle risorse destinate alle misure osservate;

✓ considerate le numerose proroghe che si sono succedute nel tempo per la conclusione della realizzazione degli adempimenti connessi al completamento delle Ciclovie del SNCT, si sollecita l'Amministrazione all'adozione nei confronti degli enti territoriali interessati di ogni utile azione volta ad assicurare il rispetto delle tempistiche definite nei provvedimenti da ultimo adottati a livello nazionale;

✓ in vista di una più efficiente verifica della rendicontazione delle risorse statali spese per la realizzazione degli interventi ricompresi nella ciclabilità cittadina, si auspica un fattivo impegno delle competenti Direzioni Generali, in termini di sollecito degli adempimenti necessari;

✓ in vista dell'eventuale stralcio degli interventi non ancora avviati e che risultino non più avviabili, si sollecita l'Amministrazione all'adozione degli adempimenti finalizzati alla revoca ed al conseguente recupero delle risorse che i soggetti attuatori sono tenuti a restituire alle entrate dello Stato per un eventuale successivo utilizzo ed a tal fine appare importante una fattiva collaborazione con il Mef;

✓ si sottolinea l'importanza di un attento monitoraggio, non solo procedurale e contabile, degli interventi finanziati, al fine di assicurare il rispetto dei criteri e parametri definiti in fase di programmazione, nonché, per le Ciclovie del SNCT, la corrispondenza della progettazione esecutiva alle osservazioni formulate in sede di approvazione dei PFTE, riferite ad aspetti riguardanti, fra l'altro, i tracciati programmati e le relative criticità in termini di scelte opzionabili oltre che di sicurezza dei percorsi e dei costi previsti per la realizzazione;

✓ a proposito dei costi medi al chilometro, anche in considerazione della riscontrata disomogeneità fra una Ciclovie e l'altra del SNCT, si auspica un intervento di riconduzione a parametri di maggiore economicità e più coerenti con i criteri a suo tempo enucleati per la scelta dei tracciati che accordano preferenza per quelli caratterizzati da un minor costo chilometrico;

✓ si sollecita il rispetto dei costi standard enucleati dal Piano nazionale della mobilità ciclistica e dei costi medi al chilometro stabiliti in sede di regolamentazione interna (d. m. n. 73/2021);

✓ per l'effettuazione dei controlli necessari a seguito del completamento degli interventi onde verificare la regolarità della spesa e l'avvenuto rispetto delle discipline vigenti, si invita l'Amministrazione a voler considerare la possibilità di addivenire ad accordi di collaborazione con le amministrazioni istituzionalmente deputate a fornire un supporto professionale in materia di lotta alla corruzione;

✓ ancora in tema di controlli si sottolinea l'importanza di un quanto più rapido avvio dei lavori del Tavolo tecnico di monitoraggio, di cui all'art. 8 del d.m. n. 517/2018, attese le numerose e importanti funzioni allo stesso affidate e fino ad ora svolte dalle competenti Direzioni generali del Ministero che hanno dovuto sopperire avvalendosi di strutture dell'Amministrazione tecnicamente

competenti sebbene deputate allo svolgimento di altri compiti e funzioni;

✓ per quanto riguarda, infine, la graficizzazione dei percorsi delle ciclovie del SNCT, giacché a tutt'oggi non risulta essere stato ancora implementato l'apposito Hub Geo culturale previsto sin dai Protocolli del 2017, in ragione del mancato caricamento dei singoli tracciati, in formato *shape*, da parte del Mit nel sottosistema "Atlante statistico della cultura", si sollecitano i relativi adempimenti.

APPENDICE

Premessa

La presente Appendice raccoglie le tabelle che completano la trattazione degli argomenti oggetto del referto conclusivo dell'indagine condotta in materia di finanziamenti per la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e il sostegno alla ciclabilità cittadina, ove le stesse vengono espressamente richiamate. Il rinvio in appendice si è reso necessario allo scopo di scongiurare lunghe interruzioni nell'esposizione della gestione analizzata, pur rivestendo le tabelle ivi contenute una rilevanza, in termini di informazioni e dati, non certo inferiore rispetto alle altre che hanno trovato collocazione nel corpo della relazione.

Le prime tabelle espongono i dati reperiti sul sistema Sigr relativamente ai pagamenti effettuati a valere sui capitoli considerati dall'indagine ed in particolare sul cap. 7333, sul cap. 7582 e sul cap. 7584.

Le successive rappresentano sinteticamente gli elementi forniti dall'Amministrazione della cultura in merito alle procedure per la concessione di autorizzazioni ai tratti progettati delle ciclovie facenti parte del SNCT.

Infine, l'ultima tabella contiene i dati forniti dalla Direzione Generale per la sicurezza stradale relativi agli importi assegnati ex d.m. n. 509/2021 e n. 344/2020 agli enti locali beneficiari, alla luce degli obiettivi contenuti nel PNRR.

Tabella n. 1 - Capitolo 7333 - Pagamenti e.f. 2020

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
00004	2017	01	Regione Friuli Venezia Giulia	DM 553 - Itinerari ciclabili e pedonali - I quota 40%	29.092,39	
00005	2018	03	Regione Friuli Venezia Giulia	DM 553 - Itinerari ciclabili e pedonali - I quota 40%	17.463,78	
00007	2016	01	Regione Puglia	DM 468 - piste ciclabili - I quota 40 %	41.076,22	
00008	2017	03	Regione Puglia	DM 468 - piste ciclabili - I quota 40 %	28.188,48	
00009	2016	01	Regione Abruzzo	DM 468 - piste ciclabili - I quota 40 %	8.553,14	
00010	2017	03	Regione Abruzzo	DM 468 - piste ciclabili - I quota 40 %	27.503,62	
00011	2016	01	Regione Lombardia	DM 468 - piste ciclabili - I quota 40 %	110.035,97	
00012	2017	01	Regione Toscana	DM 553 - Regione Toscana - I acconto	86.931,04	
00013	2018	03	Regione Toscana	DM 553 - Regione Toscana - I acconto	52.183,59	
00014	2017	01	Regione Veneto	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	86.685,12	
00015	2018	03	Regione Veneto	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	52.035,97	
00016	2016	01	PA Trento	DM 468 - piste ciclabili - I quota	19.742,72	
00017	2017	03	PA Trento	DM468 - piste ciclabili - I quota	13.548,41	
00018	2016	01	Regione Friuli Venezia Giulia	DM 468 - piste ciclabili - I quota	36.458,08	
00019	2017	03	Regione Friuli Venezia Giulia	DM 468 - piste ciclabili - I quota	25.019,29	
00020	2017	01	Regione Lombardia	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	159.607,43	
00021	2018	03	Regione Lombardia	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	95.810,29	
00023	2017	01	Regione Marche	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	35.675,75	
00024	2018	03	Regione Marche	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	21.415,70	
00025	2016	01	Regione Marche	DM 468 - circolazione ciclistica cittadina - I quota	32.903,08	
00026	2017	03	Regione Marche	DM 468 - circolazione ciclistica cittadina - I quota	22.579,67	
00027	2017	01	PA Bolzano	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	22.601,98	
00028	2018	03	PA Bolzano	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	13.567,68	
00029	2017	01	Regione Liguria	DM 553 - I quota	40.212,72	
00030	2018	03	Regione Liguria	DM 553 - I quota	24.139,18	
00031	2017	01	Regione Valle D'Aosta	DM 553 - I quota	13.576,98	
00032	2018	03	Regione Valle D'Aosta	DM 553 - I quota	8.150,08	
00033	2017	01	Regione Puglia	DM 553 - percorsi ciclabili e pedonali - I quota	44.158,54	
00034	2018	03	Regione Puglia	DM 553 - percorsi ciclabili e pedonali - I quota	26.507,80	
00037	2017	01	Regione Lazio	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	87.955,78	
00038	2018	03	Regione Lazio	DM 553 itinerari ciclabili e pedonali - I quota	52.798,72	
00039	2016	01	Regione Lombardia	DM 468 - piste ciclabili - II quota	82.526,98	
00040	2017	01	Regione Sardegna	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	26.315,74	
00041	2018	03	Regione Sardegna	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	15.796,99	
00043	2017	01	Regione Abruzzo	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	25.029,81	
00044	2018	03	Regione Abruzzo	DM 553 - itinerari ciclabili e pedonali - I quota	15.025,06	
Totale pagamenti					1.500.873,78	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Tabella n. 2- Capitolo 7582 - Pagamenti e.f. 2020

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
8	2016	01	Regione Lombardia	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	246.147,86	
9	2016	01	P.A. di Trento	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	74.471,47	
10	2016	01	Regione Friuli-Venezia Giulia	Sicurezza per la ciclabilità cittadina - erogazione 40%	137.523,42	
11	2016	01	Regione Abruzzo	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	80.658,13	
12	2016	01	Regione Puglia	Sicurezza per le Ciclovie cittadine	154.943,49	
13	2016	01	Regione Lombardia	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 30%	184.610,90	
1	2017	01	Comune di Roma	CICLOVIA GRAB - annualità 2017	4.111.159,79	
3	2017	01	Regione Lombardia	CICLOVIA VENTO - annualità 2017	1.293.475,11	
4	2017	01	Regione Piemonte	CICLOVIA VENTO - annualità 2017	1.453.993,90	
5	2017	01	Regione Veneto	CICLOVIA VENTO - annualità 2017	1.024.747,58	
6	2017	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA VENTO - annualità 2017	104.644,91	
14	2017	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA SOLE - I anticipazione	3.440.808,23	
15	2017	01	Regione Toscana	CICLOVIA SOLE - I anticipazione	907.559,60	
2	2018	01	Comune di Roma	CICLOVIA GRAB	3.167.815,03	
7	2018	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA VENTO	881.962,84	
16	2018	01	Regione Toscana	CICLOVIA SOLE - annualità 2018	1.206.497,17	
17	2018	01	Regione Lombardia	CICLOVIA SOLE - I anticipazione	1.187.251,69	
18	2018	01	Regione Veneto	CICLOVIA SOLE - I anticipazione	583.343,47	
22	2020	01	Comune di Agrigento	Ciclovie turistiche - D.M. 344/2020		90.131,69
23	2020	01	Comune di Bologna	Ciclovie - D.M. 344/2020		872.964,02
24	2020	01	Comune di Bari	Ciclovie - D.M. 344/2020		889.398,32
42	2020	01	Comune di Roma	Ciclovie - D.M. 344/2020		6.555.031,69
Tot. Pg. 1 Fondo per la progettazione e la realizzazione di Ciclovie turistiche, di ciclostazioni e interventi per la sicurezza della ciclabilità cittadina.					20.241.614,59	8.407.525,72
19	2018	02	Politecnico di Milano	Convenzione in materia di mobilità ciclistica	5.000,00	
20	2018	02	Politecnico di Torino	Convenzione in materia di mobilità ciclistica	18.375,12	
21	2018	02	Università Studi Cagliari	Convenzione in materia di mobilità ciclistica	15.492,00	
48	2018	02	Città metropolitana di Milano	Ciclovie - D.M. 344/2020	2.426.337,26	
49	2018	02	Città metropolitana di Reggio Calabria	Ciclovie - D.M. 344/2020	476.600,90	
50	2018	02	Città metropolitana di Roma	Ciclovie - D.M. 344/2020	1.926.522,10	
86	2018	02	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020 – erogazione anno 2020	10.539,74	
31	2019	02	Comune di Padova	Ciclovie - D.M. 344/2020	430.166,40	
44	2019	02	Città metropolitana di Bari	Ciclovie - D.M. 344/2020	1.207.100,28	
45	2019	02	Città metropolitana di Bologna	Ciclovie - D.M. 344/2020	1.153.638,66	
46	2019	02	Provincia di Catania	Ciclovie - D.M. 344/2020	1.032.070,91	
47	2019	02	Città metropolitana di Firenze	Ciclovie - D.M. 344/2020	1.164.692,89	
87	2019	02	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020 – erogazione anno 2020	12.330,86	

segue Tabella n. 2

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
66	2020	02	Comune di Fermo	Ciclovie - D.M. 344/2020		66.404,96
67	2020	02	Comune di Genova	Ciclovie - D.M. 344/2020		1.291.671,02
68	2020	02	Comune di Messina	Ciclovie - D.M. 344/2020		519.696,46
69	2020	02	Comune di R. Calabria	Ciclovie - D.M. 344/2020		575.435,11
70	2020	02	Comune di Salerno	Ciclovie - D.M. 344/2020		203.886,34
71	2020	02	Comune di Trieste	Ciclovie - D.M. 344/2020		312.282,55
72	2020	02	Comune di Verona	Ciclovie - D.M. 344/2020		394.418,64
73	2020	02	Comune di Parma	Ciclovie - D.M. 344/2020		408.160,92
74	2020	02	Comune di Prato	Ciclovie - D.M. 344/2020		405.213,40
90	2020	02	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		3.142,36
103	2020	02	Comune di Taranto	Ciclovie - D.M. 344/2020- erogazione anno 2020		408.442,22
159	2020	02	Comune di Brescia	Ciclovie - D.M. 344/2020		411.246,02
Tot. Pagamenti p.g. 02 Fondo opere					9.878.867,12	5.000.000,00
39	2019	03	Comune di Firenze	Ciclovie - D.M. 344/2020	846.600,97	
40	2019	03	Comune di Milano	Ciclovie - D.M. 344/2020	3.253.350,72	
43	2019	03	Comune di Torino	Ciclovie - D.M. 344/2020	2.129.304,17	
51	2019	03	Città metropolitana di Genova	Ciclovie - D.M. 344/2020	685.901,11	
52	2019	03	Provincia di Messina	Ciclovie - D.M. 344/2020	511.189,59	
53	2019	03	Città metropolitana di Torino	Ciclovie - D.M. 344/2020	1.793.962,12	
54	2019	03	Città metropolitana di Venezia	Ciclovie - D.M. 344/2020	768.517,00	
88	2019	03	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020	11.174,31	
25	2020	03	Comune di Ferrara	Ciclovie - D.M. 344/2020		309.605,56
26	2020	03	Comune di Foggia	Ciclovie - D.M. 344/2020		338.883,53
27	2020	03	Comune di Latina	Ciclovie - D.M. 344/2020		193.768,77
28	2020	03	Comune di Livorno	Ciclovie - D.M. 344/2020		241.218,00
29	2020	03	Comune di Modena	Ciclovie - D.M. 344/2020		392.550,38
30	2020	03	Comune di Monza	Ciclovie - D.M. 344/2020		188.648,83
32	2020	03	Comune di Perugia	Ciclovie - D.M. 344/2020		361.437,86
33	2020	03	Comune di Ravenna	Ciclovie - D.M. 344/2020		348.759,55
34	2020	03	Comune di Reggio Emilia	Ciclovie - D.M. 344/2020		370.676,36
35	2020	03	Comune di Rimini	Ciclovie - D.M. 344/2020		337.924,97
56	2020	03	Comune di Ancona	Ciclovie - D.M. 344/2020		154.474,13
57	2020	03	Comune di Andria	Ciclovie - D.M. 344/2020		152.376,62
58	2020	03	Comune di Bergamo	Ciclovie - D.M. 344/2020		293.686,21
59	2020	03	Comune di Forlì	Ciclovie - D.M. 344/2020		287.814,10
60	2020	03	Comune di Novara	Ciclovie - D.M. 344/2020		159.421,31
61	2020	03	Comune di Pescara	Ciclovie - D.M. 344/2020		290.105,76
62	2020	03	Comune di Piacenza	Ciclovie - D.M. 344/2020		158.906,10
63	2020	03	Comune di Siracusa	Ciclovie - D.M. 344/2020		292.970,73
64	2020	03	Comune di Terni	Ciclovie - D.M. 344/2020		277.037,62

segue Tabella n. 2

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
65	2020	03	Comune di Vicenza	Ciclovie - D.M. 344/2020		169.375,30
75	2020	03	Comune di Alessandria	Ciclovie - D.M. 344/2020		143.142,69
76	2020	03	Comune di Arezzo	Ciclovie - D.M. 344/2020		151.624,45
77	2020	03	Comune di Barletta	Ciclovie - D.M. 344/2020		144.569,06
78	2020	03	Comune di Catanzaro	Ciclovie - D.M. 344/2020		136.162,21
79	2020	03	Comune di Cesena	Ciclovie - D.M. 344/2020		148.614,25
80	2020	03	Comune di La Spezia	Ciclovie - D.M. 344/2020		142.528,11
81	2020	03	Comune di Lecce	Ciclovie - D.M. 344/2020		145.646,85
82	2020	03	Comune di Pesaro	Ciclovie - D.M. 344/2020		145.188,22
83	2020	03	Comune di Pistoia	Ciclovie - D.M. 344/2020		138.138,94
84	2020	03	Comune di Udine	Ciclovie - D.M. 344/2020		151.927,15
85	2020	03	Comune di Busto Arsizio (Va)	Ciclovie - D.M. 334/2020 - erogazione anno 2020		127.850,15
91	2020	03	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		6.832,69
93	2020	03	Comune di Carbonia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		50.107,40
94	2020	03	Comune di Carpi	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		109.822,58
95	2020	03	Comune di Caserta	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		115.317,07
97	2020	03	Comune di Cosenza	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		102.842,10
98	2020	03	Comune di Gela	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		112.907,69
99	2020	03	Comune di Ragusa	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		112.172,34
100	2020	03	Comune di Trapani	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		103.241,11
101	2020	03	Comune di Varese	Ciclovie - D.M. 344/2020		123.158,27
102	2020	03	Comune di Viterbo	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		103.470,44
106	2020	03	Comune di Aprilia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		114.139,90
107	2020	03	Comune di Asti	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		116.228,24
108	2020	03	Comune di Brindisi	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		132.717,83
109	2020	03	Comune di Grosseto	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		125.900,93
110	2020	03	Comune di Lucca	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		135.793,77
111	2020	03	Comune di Marsala	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		126.339,69
112	2020	03	Comune di Pavia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		111.733,58
113	2020	03	Comune di Pisa	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		135.879,38
114	2020	03	Comune di Treviso	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		129.946,13
123	2020	03	Comune di Carrara	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		95.221,05
124	2020	03	Comune di Cremona	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		111.112,89

segue Tabella n. 2

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
125	2020	03	Comune di Crotone	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		98.928,38
126	2020	03	Comune di Lamezia Terme	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		107.929,94
127	2020	03	Comune di L'Aquila	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		106.217,68
128	2020	03	Comune di Massa	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		105.317,22
129	2020	03	Comune di Potenza	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		101.938,59
130	2020	03	Comune di Viareggio	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		94.870,96
131	2020	03	Comune di Vigevano	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		96.965,41
160	2020	03	Comune di Corigliano-Rossano	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		117.912,97
Tot. pagamenti p.g. 03 Fondo opere - Ulteriori somme per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica					9.999.999,99	10.000.000,00
36	2019	04	Comune di Trento	Ciclovie - D.M. 344/2020	180.838,21	
37	2019	04	Comune di Venezia	Ciclovie - D.M. 344/2020	582.190,55	
38	2019	04	Comune di Catania	Ciclovie - D.M. 344/2020	696.304,54	
41	2019	04	Comune di Napoli	Ciclovie - D.M. 344/2020	2.143.521,36	
89	2019	04	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020	1.603,34	
92	2020	04	Comune di Belluno	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		18.481,04
104	2020	04	Comune di Bisceglie	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		84.467,50
105	2020	04	Comune di Cerignola	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		89.640,95
115	2020	04	Comune di Foligno	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		87.231,56
116	2020	04	Comune di Manfredonia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		86.740,82
117	2020	04	Comune di Matera	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		92.345,39
118	2020	04	Comune di Savona	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		92.403,48
119	2020	04	Comune di Trani	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		85.384,78
120	2020	04	Comune di Faenza	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		89.824,40
121	2020	04	Comune di Fano	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		93.060,86
122	2020	04	Comune di Olbia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		92.845,30
132	2020	04	Comune di Aversa	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		80.426,89
133	2020	04	Comune di Battipaglia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		78.052,67
134	2020	04	Comune di Chieti	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		77.427,40
135	2020	04	Comune di Gallarate	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		81.544,45
136	2020	04	Comune di San Severo	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		80.148,65
137	2020	04	Comune di San Remo	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		83.469,20
138	2020	04	Comune di Avellino	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.596,26
139	2020	04	Comune di Cava de' Tirreni	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		80.920,70

segue Tabella n. 2

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
140	2020	04	Comune di Mazara del Vallo	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		78.814,01
141	2020	04	Comune di Modica	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.964,70
142	2020	04	Comune di Montesilvano	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.949,41
143	2020	04	Comune di Pordenone	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		78.529,66
144	2020	04	Comune di Scafati	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		77.228,66
145	2020	04	Comune di Siena	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.458,66
146	2020	04	Comune di Rieti	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		84.348,38
147	2020	04	Comune di Vercelli	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.355,46
148	2020	04	Comune di Campobasso	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		87.747,43
149	2020	04	Comune di Frosinone	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.389,45
150	2020	04	Comune di Imperia	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		75.941,98
151	2020	04	Comune di Lecco	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		86.466,53
152	2020	04	Città di Lodi	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		82.063,86
153	2020	04	Comune di Macerata	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		74.267,51
154	2020	04	Comune di Mantova	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		88.380,73
155	2020	04	Comune di Nuoro	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		64.678,60
156	2020	04	Comune di Sondrio	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		38.623,97
157	2020	04	Comune di Urbino	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		25.691,47
158	2020	04	Comune di Ascoli Piceno	Ciclovie - D.M. 344/2020 - erogazione anno 2020		86.173,14
Totale pagamenti p.g. 04 Fondo opere - Rifinanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica					3.604.458,00	2.999.085,91
Totale pagamenti del capitolo 70.131.551,33					43.724.939,70	26.406.611,63

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Tabella n. 3 - Capitolo 7582 - Pagamenti e.f. 2021

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
6	2016	01	Regione Piemonte	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - pagamento 30%	184.448,14	
7	2016	01	Regione Liguria	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	55.285,58	
9	2016	01	Regione Emilia-Romagna	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - pagamento 30%	469.608,75	
1	2017	01	Regione Puglia	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - annualità 2017	2.634.741,39	
2	2017	01	Regione Campania	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - annualità 2017	1.784.254,55	
3	2018	01	Regione Campania	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - annualità 2018	850.486,83	
4	2018	01	Regione Basilicata	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - annualità 2018	2.634.741,39	
5	2018	01	Regione Lombardia	CICLOVIA VENTO - saldo I anticipazione	2.175.688,11	
10	2020	01	Comune di Ragusa	Ciclovie cittadine - pagamento saldo	148.148,71	
11	2020	01	Comune di Oristano	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	65.823,40	
12	2020	01	Comune di Rovigo	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	90.656,28	
13	2020	01	Comune di Sassari	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	225.061,89	
14	2020	01	Comune di Teramo	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	96.402,13	
15	2020	01	Comune di Verbania	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	63.324,06	
16	2020	01	Comune di Benevento	Ciclovie cittadine - anticipazione	105.018,24	
17	2020	01	Comune di Caltanissetta	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	108.324,89	
18	2020	01	Comune di Gorizia	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	71.276,58	
19	2020	01	Comune di Isernia	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	45.147,85	
24	2020	01	Comune di Vittoria	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	13.291,29	
26	2020	01	Comune di Pisa	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione poli univ.ri	262.498,86	
27	2020	01	Comune di Roma	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione poli univ.ri	297.500,00	
22	2021	01	Città metropolitana Cagliari	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione		415.424,05
23	2021	01	Comune di Bolzano	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione		316.124,32
25	2021	01	Comune di Vittoria	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione		100.312,90
Totale pagamenti p.g. 01					12.381.728,92	831.861,27
8	2018	02	Politecnico Milano	Convenzione mobilità ciclistica - II rata	10.000,00	
28	2018	02	Università Studi Cagliari	Convenzione in materia mobilità ciclistica	38.546,97	
29	2018	02	Politecnico Milano	Convenzione mobilità ciclistica - III rata	10.000,00	
Totale pagamenti p.g. 02					58.546,97	0,00
21	2020	04	Città metropolitana Cagliari	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - anticipazione	914,09	
Totale pagamenti p.g. 04					914,09	0,00
Totale pagamenti del capitolo					12.441.189,98	831.861,27

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Tabella n. 4 - Capitolo 7582 - Pagamenti e.f. 2022

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Regione Piemonte	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - pagamento 25%	153.706,78	
61	2016	01	Regione Molise	Sicurezza per le Ciclovie cittadine - erogazione 40%	41.464,18	
2	2017	01	Regione Sardegna	CICLOVIA SARDEGNA - annualità 2017 - I anticipazione	4.087.486,73	
4	2017	01	Regione Toscana	CICLOVIA TIRRENICA - annualità 2017	2.686.256,21	
5	2017	01	Regione Liguria	CICLOVIA TIRRENICA - annualità 2017	1.610.880,90	
8	2017	01	Regione Friuli-Venezia Giulia	CICLOVIA TRIESTE - LIGNANO SABBIA D'ORO - VENEZIA	4.030.628,10	
9	2017	01	Regione Veneto	CICLOVIA TRIESTE - LIGNANO SABBIA D'ORO - VENEZIA	476.159,37	
41	2017	01	Regione Basilicata	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I lotto	765.884,08	
42	2017	01	Regione Calabria	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I lotto	3.630.224,78	
45	2017	01	P.A. di Trento	CICLOVIA DEL GARDA - I lotto	4.194.860,83	
47	2017	01	Regione Veneto	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	946.445,75	
48	2017	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	1.495.319,28	
49	2017	01	Regione Marche	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	1.609.974,26	
50	2017	01	Regione Abruzzo	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	263.526,57	
3	2018	01	Regione Sardegna	CICLOVIA SARDEGNA - annualità 2018 - I anticipazione	3.223.769,45	
6	2018	01	Regione Liguria	CICLOVIA TIRRENICA - annualità 2018	1.389.119,10	
7	2018	01	Regione Lazio	CICLOVIA TIRRENICA - annualità 2018	2.000.000,00	
10	2018	01	Regione Veneto	CICLOVIA TRIESTE - LIGNANO SABBIA D'ORO - VENEZIA	3.554.468,73	
11	2018	01	Regione Lombardia	CICLOVIA SOLE - II anticipazione	1.187.251,69	
43	2018	01	Regione Calabria	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I lotto	631.676,35	
44	2018	01	Regione Siciliana	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I lotto	2.835.501,00	
46	2018	01	P.A. di Trento	CICLOVIA DEL GARDA - I lotto	3.308.454,57	
51	2018	01	Regione Abruzzo	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	963.259,41	
52	2018	01	Regione Molise	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	730.620,18	
053	2018	01	Regione Puglia	CICLOVIA ADRIATICA - I lotto	1.709.537,51	
54	2018	01	Regione Veneto	CICLOVIA VENTO - II anticipazione	1.024.747,58	
56	2018	01	Regione Lombardia	CICLOVIA VENTO - II anticipazione	2.132.733,01	
58	2018	01	P.A. di Trento	CICLOVIA DEL GARDA - II anticipazione	2.501.732,34	
12	2020	01	Regione Lombardia	CICLOVIA VENTO - I anticipazione	4.706.136,56	
13	2020	01	Regione Piemonte	CICLOVIA VENTO - I anticipazione	1.626.790,69	
14	2020	01	Regione Veneto	CICLOVIA VENTO - I anticipazione	960.619,32	
57	2021	01	Regione Lombardia	CICLOVIA VENTO - II anticipazione - I lotto	1.336.430,20	
62	2021	01	Comune di Rovigo	Ciclovie cittadine - D.M. 344/2020 - saldo	87.736,64	
63	2021	01	Comune di Carpi	Contributo D.M. 344 /2020 - saldo	145.045,33	
15	2022	01	Regione Veneto	CICLOVIA VENTO - anticipazione		222.581,99
16	2022	01	Regione Veneto	CICLOVIA SOLE - I anticipazione		1.054.117,57
17	2022	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA SOLE - I anticipazione		1.918.682,36
18	2022	01	Regione Toscana	CICLOVIA SOLE - I anticipazione		951.688,42
19	2022	01	Regione Campania	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - I anticipazione		785.942,91
20	2022	01	Regione Basilicata	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - I anticipazione		493.883,49
21	2022	01	Regione Puglia	CICLOVIA ACQUEDOTTO PUGLIESE - I anticipazione		5.608.367,37
22	2022	01	Regione Abruzzo	CICLOVIA ADRIATICA - I anticipazione		4.265.793,78

segue Tabella n. 4

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
23	2022	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA ADRIATICA - I anticipazione		697.851,36
24	2022	01	Regione Puglia	CICLOVIA ADRIATICA - I anticipazione		3.302.217,14
25	2022	01	Regione Veneto	CICLOVIA ADRIATICA - I anticipazione		697.851,36
26	2022	01	Regione Lazio	CICLOVIA TIRRENICA - I anticipazione		1.354.873,62
27	2022	01	Regione Liguria	CICLOVIA TIRRENICA - I anticipazione		3.364.680,43
28	2022	01	Regione Toscana	CICLOVIA TIRRENICA - I anticipazione		3.040.317,79
29	2022	01	Regione Lombardia	CICLOVIA GARDA - I anticipazione		2.185.520,83
30	2022	01	P.A. di Trento	CICLOVIA GARDA - I anticipazione		1.214.062,05
31	2022	01	Regione Veneto	CICLOVIA GARDA - I anticipazione		1.828.935,85
32	2022	01	Regione Sardegna	CICLOVIA SARDEGNA - I anticipazione		1.703.621,57
40	2022	01	Regione Molise	CICLOVIA ADRIATICA - I anticipazione		3.935.572,06
60	2022	01	Regione Emilia-Romagna	CICLOVIA VENTO - I anticipazione - D.M. 4_22		1.373.438,04
Totale pagamenti p.g. 01					62.048.447,48	39.999.999,99
55	2018	02	Politecnico di Torino	Convenzione - saldo contributo	36.624,88	
59	2018	02	Politecnico Milano	Convenzione in materia di mobilita ciclistica	25.000,00	
Totale pagamenti p.g. 02					61.624,88	0,00
33	2022	03	Regione Sardegna	CICLOVIA SARDEGNA - I anticipazione		4.047.904,01
34	2022	03	Regione Basilicata	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I anticipazione		1.045.548,78
35	2022	03	Regione Calabria	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I anticipazione		5.812.178,87
36	2022	03	Regione Siciliana	CICLOVIA MAGNA GRECIA - I anticipazione		3.865.849,60
37	2022	03	Regione Friuli-Venezia Giulia	CICLOVIA TRIESTE - LIGNANO SABBIAADORO - VENEZIA - I anticipazione		228.518,74
Totale pagamenti p.g. 03					0,00	15.000.000,00
38	2022	04	Regione Friuli-Venezia Giulia	CICLOVIA TRIESTE - LIGNANO SABBIAADORO - VENEZIA - I anticipazione		3.258.903,26
39	2022	04	Regione Veneto	CICLOVIA TRIESTE - LIGNANO SABBIAADORO - VENEZIA - I anticipazione		1.741.096,74
Totale pagamenti p.g. 04					0,00	5.000.000,00
Totale pagamenti del capitolo					62.110.072,36	59.999.999,99

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Tabella n. 5 - Capitolo 7584 - pagamenti e.f. 2018

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
13	2015	01	Regione Abruzzo	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	66.601,24	
14	2016	01	Regione Abruzzo	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	52.791,16	
15	2015	01	Regione Lazio	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	214.134,22	
16	2016	01	Regione Lazio	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	218.254,86	
17	2015	01	Regione Liguria	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	104.627,38	
18	2016	01	Regione Liguria	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	95.438,89	
19	2015	01	Regione Sardegna	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	69.461,09	
20	2016	01	Regione Sardegna	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	55.998,59	
21	2015	01	Regione Toscana	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	205.268,50	
22	2016	01	Regione Toscana	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	208.311,64	
23	2015	01	Regione Puglia	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	109.320,39	
24	2016	01	Regione Puglia	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	100.702,26	
25	2015	01	Regione Basilicata	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	46.381,10	
26	2016	01	Regione Basilicata	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	30.113,52	
27	2015	01	P.A. di Trento	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	52.888,17	
28	2016	01	P.A. di Trento	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	37.411,44	
29	2015	01	Regione Veneto	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	205.795,73	
30	2016	01	Regione Veneto	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	208.902,93	
31	2015	01	Regione Valle d'Aosta	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	42.267,35	
32	2016	01	Regione Valle d'Aosta	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	25.499,79	
33	2015	01	Regione Lombardia	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	376.601,20	
34	2016	01	Regione Lombardia	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	400.467,62	
35	2015	01	Regione Siciliana	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	118.959,60	
36	2016	01	Regione Siciliana	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	111.512,99	
37	2015	01	Regione Campania	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	123.669,94	
38	2016	01	Regione Campania	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	116.795,82	
Totale pagamenti					3.398.177,42	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Tabella n. 6 - Capitolo 7584 - pagamenti e.f. 2019

n.	EPR	pg	Beneficiario	Oggetto Spesa	Pagamenti in c/r	Pagamenti in c/c
1	2016	01	Regione Piemonte	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali - II quota	238.909,26	
2	2016	01	P.A. di Bolzano	Percorsi ciclabili e pedonali - II quota	75.327,21	
3	2016	01	Regione Piemonte	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	66.045,34	
4	2017	01	Regione Piemonte	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	86.724,24	
5	2016	01	P.A. di Bolzano	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	48.291,47	
6	2017	01	P.A. di Bolzano	D.M. 481 - percorsi ciclabili e pedonali - III quota	13.563,58	
7	2016	01	Regione Liguria	Realizzazione itinerari e percorsi ciclabili e pedonali	150.049,70	
8	2016	01	Regione Calabria	Itinerari e percorsi ciclabili e pedonali - I quota	108.990,82	
Totale pagamenti					787.901,62	0,00

Fonte: Corte dei Conti su dati Sicr

Tab. n. 7 - Procedure per la concessione di autorizzazioni da parte del Ministero della Cultura				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
1	PROVINCIA DI POTENZA PNRR M2 C2 I4.1- Progetto secondo lotto prioritario della ciclovia della MAGNA GRECIA - PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio II SS-PNRR (M)	VALIDATO - ufficio.trasporti@cert.regione.basilicata.it (D); Regione Basilicata - Dipartimento ambiente ed Energia - Ufficio Urbanistica e Pianificazione Territoriale - VALIDATO (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLA BASILICATA (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO2 21/02 /2024 0006007-P
2	Comune di SIENA - Strada delle Grondaie, 2 - Intervento: CICLOVIA URBANA UNISI PARERE ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. n. 42/2004 dpr n. 31/2017;	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI SIENA (VAL) (D); Eleuteri Francesco (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SIENA, GROSSETO E AREZZO (CC); VOZA OTTAVIA (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 31/01 /2024 0003676-P
3	NOVARA (NO) - CICLOVIE URBANE via Perrone, Via Mossotti. PNRR M2C2I4.1., ART21. Tutela ai sensi della Parte Seconda del d.lgs. n. 42/2004. PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI	Servizio III SS-PNRR (M)	Comune di Novara SETTORE 10 Sostenibilità Ambientale e Cura della Città (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BIELLA, NOVARA, VERBANO-CUSIO-OSSOLA E VERCELLI (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO3 17/01 /2024 0001948-P
4	SIENA -- NUOVA CICLOSTAZIONE PER CICLOVIA presso lo Stadio Comunale, Autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 42/2004. PARERE FAVOREVOLE	Servizio III SS-PNRR (M)	comune.siena@postacert.toscana.it (D); SABAP-SI Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO3 15/01 /2024 0001603-P
5	Realizzazione dei lotti prioritari della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia TRILIVE , finanziati dalle risorse statali di cui al D.I. n. 517/2018 e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Misura M2C2 investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica	Servizio V SS-PNRR (M)	FVG Strade S.P.A. (VAL) (D); REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA - DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA (D); SEGRETARIATO REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA (CC).	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 20/12 /2023 0029172-P
6	Comuni di Carlino, Cervignano del Friuli, Grado, Latisana, Marano Lagunare, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Precentico, San Canzian d'Isonzo, San Giorgio di Nogaro, Torviscosa- Istanza di autorizzazione paesaggistica con procedimento ordinario per la realizzazione dei lotti prioritari della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia , finanziati dalle risorse statali di cui al D.I. n. 517/2018 e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Misura M2C2 investimento 4.1 "- PARERE POSITIVO	Servizio V SS-PNRR (M)	FVG Strade S.P.A. (VAL) (D); Gialanella Enrica (D); Regione Friuli Venezia giulia - Servizio Pianificazione paesaggistica territoriale e strategica (VAL) (D); SEGRETARIATO REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 15/12 /2023 0028829-P
7	Comuni di Piacenza, Caorso, Monticelli d'Ongina, Castelvetro Piacentino (PC) CICLOVIA TURISTICA NAZIONALE VENTO - PARERE finalizzato al rilascio di AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del d.lgs 42/2004	Servizio V SS-PNRR (M)	AIPO - Agenzia Nazionale per il fiume Po (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI PARMA E PIACENZA (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 05/12 /2023 0028391-P

segue Tab. n. 7				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
8	Comune di GENOVA, Ciclabile Valpolcevera. Finanziamento PNRR - Missione 5, Componente 2, Investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica (PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio III SS-PNRR (M)	COMUNE DI GENOVA (VAL) (D); SABAP-MET-GE - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO3 05/12 / 2023 0028368-P
9	PNRR- piano nazionale di ripresa e resilienza. C.I. 15143 Lavori di "Realizzazione Ciclovie Urbane - 2° Lotto" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica - Realizzazione di interventi per il rafforzamento della mobilità ciclistica. Parere endoprocedimentale finalizzato al rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 146. Procedura Semplificata PARERE	Servizio V SS-PNRR (M)	Comune di Venezia Settore Autorizzazioni Ambientali Servizio Sportello Autorizzazioni Paesaggistiche (D); Gialanella Enrica (D); (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER IL COMUNE DI VENEZIA E LAGUNA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 04/12 / 2023 0028333-P
10	Comuni di Campi Bisenzio e Signa (FI) Ciclovie turistica nazionale del SOLE PARERE finalizzato al rilascio di AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. n.42/2004 e D.P.R 31/2017	Servizio V SS-PNRR (M)	Città metropolitana di Firenze (D); SABAP-FI - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 08/11 / 2023 0026264-P
11	Comuni di Pistoia, Sambuca Pistoiese (PT), Montale (PT) e Cantagallo (PO). Intervento: Ciclovie turistica nazionale del SOLE Verona-Firenze - Tronco 3: Pistoia - Riola Progetto PNRR M2C2 4.1 -PARERE finalizzato al rilascio di AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004	Servizio V SS-PNRR (M)	Provincia di Pistoia (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE E LE PROVINCE DI PISTOIA E PRATO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 06/10 / 2023 0022886-P
12	Comuni di Ferrara (FE), Mura estensi. PNRR M2C2I4.1.2 ART21. Immobile sottoposto a tutela monumentale ai sensi del combinato disposto degli artt. 10 c. 1 e 12 c. 1 del d.lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" PNRR - Missione 2: rivoluzione verde e transizione ecologica, C2, I 4.1.2 "Rafforzamento mobilità ciclistica" PARERE FAVOREVOLE.	Servizio III SS-PNRR (M)	serviziainfrastrutturemobilita.cert.comune.fe.it (D); SABAP-BO - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO3 28/09 / 2023 0021974-P
13	Comune di Umbertide (PG). PNRR - MISSIONE 5 - Componente C2 Investimento I2.1: Progetto definitivo per la realizzazione di passerella ciclo pedonale sul fiume Tevere in loc. Mola AUTORIZZAZIONE CON PRESCRIZIONI	Servizio II SS-PNRR (M)	comune.umbertide@postacert.umbria.it (D); sabap-umb@pec.cultura.gov.it (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO2 22/09 / 2023 0021231-P
14	Comune di Reggio Calabria - territorio costiero da Catona a Pellaro Progetto: Fondo PNRR- Rafforzamento mobilità ciclistica - Sub intervento "Ciclovie Urbane" PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI REGGIO CALABRIA (D); Città Metropolitana di Reggio Calabria (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA E LA PROVINCIA DI VIBO VALENTIA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 11/09 / 2023 0020164-P

segue Tab. n. 7				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
15	Comune di Vicenza, ex Convento e Chiesa di S. Silvestro - Finanziamento PNRR - Missione 5 - Componente 2 - Investimento/Sub-investimento 2.1 "Rigenerazione urbana". Autorizzazione per opere o lavori ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. n. 42/2004 PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio III SS-PNRR (M)	COMUNE DI VICENZA (D); SABAP-VR - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO3 06/09 /2023 0019796-P
16	Comune di PAVIA - Intervento di realizzazione di ciclovie urbane per il collegamento Università - Stazione Ferroviaria - via Aselli - via Bassi e complementari Intervento di PNRR - Rafforzamento mobilità ciclistica - AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI PAVIA (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI COMO, LECCO, MONZA-BRIANZA, PAVIA, SONDRIO E VARESE (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 04/09 /2023 0019449-P
17	Comune di Ariano nel Polesine (RO) Progetto integrato per il potenziamento dell'attrattività turistica delle aree del Parco del Delta del Po, PARERE FAVOREVOLE	Servizio V SS-PNRR (M)	Regione Veneto - Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici e Demanio. Direzione pianificazione territoriale (D); Veneto Strade S.p.A. (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 31/08 /2023 0019287-P
18	Comuni di Capalbio, Orbetello, Magliano in Toscana, Grosseto, Follonica, Scarlino (GR). Intervento: Realizzazione del Lotto 2B della Ciclovìa TIRRENICA, DELEGA.	Servizio V SS-PNRR (M)	ARCH. VANESSA MAZZINI (D); PROVINCIA DI GROSSETO (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SIENA, GROSSETO E AREZZO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 23/08 /2023 0018293-P
19	Comuni di Capalbio, Orbetello, Magliano in Toscana, Grosseto, Follonica, Scarlino (GR). Intervento: Realizzazione del Lotto 2B della Ciclovìa TIRRENICA , di AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs n. 42/2004. PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio V SS-PNRR (M)	PROVINCIA DI GROSSETO (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SIENA, GROSSETO E AREZZO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 23/08 /2023 0018291-P
20	Comuni di Chioggia (Ve), Venezia (Ve) Ciclovìa 18: Ciclovìa Nazionale VENTO - II Lotto funzionale nei Comuni di Porto Viro (RO), Chioggia e Venezia (VE). PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI CHIOGGIA (VE) (D); Comune di Venezia (D); Veneto Strade S.p.A. (D); SEGRETARIATO REGIONALE VENETO (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER IL COMUNE DI VENEZIA E LAGUNA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 11/08 /2023 0017387-P
21	Comune di BOLOGNA, Ponte Battiferro sul Canale Navile e Sostegno Grassi, Ponte Nuovo (della Bionda). PNRR M2C2I4.1. ART21 PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio III SS-PNRR (M)	protocollogeneralepec.comune.bologna.it (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO3 09/08 /2023 0017078-P
22	Comuni di Verona, Sommacampagna, Sona, Castelnuovo del Garda e Valeggio sul Mincio (VR). CICLOVIA 19 del SOLE (II lotto). PROGETTO DEFINITIVO.. PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio II SS-PNRR (M)	venetostrade@pec.venetostrade.it (D); pianificazioneterritoriale@pec.regione.veneto.it (CC); sabap-vr@pec.cultura.gov.it (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO2 09/08 /2023 0017044-P

segue Tab. n. 7				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
23	Comune di Pistoia Intervento: Ciclovia turistica nazionale del SOLE Verona-Firenze - Tronco 2: Pistoia-Campi Bisenzio - Lotto 1: Pistoia PNRR-M2-C2-I4.1.1 - - PARERE finalizzato al rilascio di AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004.	Servizio V SS-PNRR (M)	comune.pistoia@postacert.toscana.it (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE E LE PROVINCE DI PISTOIA E PRATO (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 27/07 /2023 0015954-P
24	Comune di Porto di Viro (RO) Progetto integrato per il potenziamento dell'attrattività turistica delle aree del Parco del Delta del Po. Ciclovia Nazionale " VEN.TO ": Il lotto funzionale, intervento finanziato con fondi PNRR. Next Generation UE - Missione 2- Componente C2 - Investimento 4.1.1 - PNRR. Ciclovie Cicloturistiche CICLO_18. PARERE FAVOREVOLE	Servizio V SS-PNRR (M)	Comune di Porto Viro (RO) (D); Veneto Strade S.p.A. (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 27/07 /2023 0015928-P
25	Comune di Jesolo (VE), Comune di Cavallino Treporti (VE). Ciclovia Nazionale " TRIESTE - VENEZIA TRILIVE " Tratto Veneto (II Lotto funzionale) PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio V SS-PNRR (M)	Veneto Strade S.p.A. (D); COMUNE DI CAVALLINO TREPORTI (VE) (CC); comune.jesolo@legalmail.it (CC); Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 27/07 /2023 0015916-P
26	Comune di Bardolino (VR). Progetto Ciclovia Nazionale " del GARDA " - tratto Veneto lotto in Comune di Bardolino - Provincia di Verona. PROGETTO DEFINITIVO: PARERE IN MERITO TUTELA ARCHEOLOGICA E PAESAGGISTICA.	Servizio II SS-PNRR (M)	venetostrade@pec.venetostrade.it (D); pianificazioneterritoriale@pec.regione.veneto.it (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO2 20/07 /2023 0015355-P
27	Comune di Pavia Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) Missione 2, Componente 2, Rafforzamento mobilità ciclistica - Investimento 4.1 PARERE finalizzato al rilascio di AUTORIZZAZIONE ex 146 del D.Lgs 42/2004	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI PAVIA (D); COMUNE DI PAVIA - SETTORE 6 - LAVORI PUBBLICI, MANUTENZIONI, ESPROPRI, MOBILITA' (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI COMO, LECCO, MONZA-BRIANZA, PAVIA, SONDRIO E VARESE (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 20/07 /2023 0015252-P
28	Comuni di torre di Mosto, Ceggia, San Donà di Piave (VE) Ciclovia nazionale " Trieste-Venezia TRILIVE ". Tratto Veneto (II Lotto funzionale). Intervento finanziato con fondi PNRR, M2 C2 - Investimento 4.1.1 - Ciclovie cicloturistiche. Progetto Definitivo. Per l'espressione del parere ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica: richiesta della Relazione paesaggistica prevista ai sensi delle norme vigenti in materia (DPCM 12.12.2005).	Servizio V SS-PNRR (M)	Veneto Strade S.p.A. (D); REGIONE DEL VENETO - DIREZIONE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER IL COMUNE DI VENEZIA E LAGUNA (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI BELLUNO, PADOVA E TREVISO (CC)	MIC MIC_SS- PNRR_UO1 20/07 /2023 0015245-P

segue Tab. n. 7				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
29	Comune di Reggio Calabria - territorio costiero da Catona ad Aeroporto Progetto: Fondo PNRR- Rafforzamento mobilità ciclistica - Sub intervento "Ciclovie Urbane" Lotto I Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146, co. 5 e 8 del D.lgs. 42/2004 - Risposta a nota prot. n. 0154120.U del 27/06/2023 PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI REGGIO CALABRIA (D); Città Metropolitana di Reggio Calabria (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA E LA PROVINCIA DI VIBO VALENTIA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 12/07/2023 0014263-P
30	Comune di Prato - Intervento: Ciclovie turistica nazionale del SOLE Verona-Firenze - Tronco 2: Pistoia-Campi Bisenzio - Lotto 3: Prato (PH335) PNRR-M2-C2-I4.1.1 - PARERE finalizzato al rilascio di AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. n.42/2004 PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio V SS-PNRR (M)	Comune di Prato SERVIZIO SVILUPPO ECONOMICO, SUEAP E TUTELA DELL'AMBIENTE (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE E LE PROVINCE DI PISTOIA E PRATO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 11/07/2023 0014161-P
31	Comune di Pisa - PNRR MISSIONE M2C2 - intervento 4.1 "rafforzamento mobilità ciclistica" sub - investimento "ciclovie urbane" Parere ai sensi degli art. 146 comma 5, del d.lgs. n. 42/2004 DPR 31/2017	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE DI PISA (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI PISA E LIVORNO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 07/07/2023 0013730-P
32	Comuni di Rosolina, Porto Tolle, Porto Viro (VR) Ciclovie Nazionali "ADRIATICA". Il lotto funzionale. PNRR. Ciclovie Turistiche. PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	Arch. Lorella Polo (D); Veneto Strade S.p.A. (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 12/06/2023 0010638-P
33	Comune di Perugia. Conferenza di servizi preliminare per esame del progetto di fattibilità riferito agli investimenti PNRR relativi alle ciclovie urbane (misura M2C2 - investimento). PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.	Servizio V SS-PNRR (M)	COMUNE PERUGIA (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DELL'UMBRIA (CC)	MIC MIC_SS-PNRR_UO1 06/06/2023 0010021-P
34	REGIONE LOMBARDIA. Province di Lodi e Pavia. progetto definitivo del tratto della CICLOVIA TURISTICA NAZIONALE VENTO Tratto L3 - - PNRR Next Generation EU Missione - Misura M2C2 Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 della L. 7 agosto 1990, n. 241 PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	AIPO - Agenzia Nazionale per il fiume Po (D); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI COMO, LECCO, MONZA-BRIANZA, PAVIA, SONDRIO E VARESE (CC); SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 31/05/2023 0009712-P

segue Tab. n. 7				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
35	Progetto definitivo dei lavori di realizzazione della Ciclovía Tirrenica – lotto prioritario, stralcio n. 1 della L. 241/1990. Comunicazione in merito alla competenza di questa amministrazione.	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	Regione Liguria - Segreteria Generale. Vice Direzione Infrastrutture e Trasporti. Sezione Infrastrutture (D); SABAP-IM-SV - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Imperia e Savona (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 24/10/2022 0004887-P
36	Ciclovía turistica nazionale "Tirrenica" Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) della Ciclovía turistica nazionale "Tirrenica" ai sensi dell'art. 25, comma 1, del D.lgs. 50/2016 DL50ART25PF. PARERE ISTRUTTORIO.	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	Regione Liguria. Vice Direzione Generale Ambiente (D); DG-ABAP - DG-ABAP - Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico (CC); SABAP-IM-SV - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Imperia e Savona (CC); SABAP-MET-GE - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 25/07/2022 0001845-P
37	PNRR Missione 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica - componente M2C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - investimento 4.1. Rafforzamento mobilità ciclistica. Ciclovie turistiche. Riscontro alla nota dell'ufficio di Gabinetto del Ministro prot.n. 36389 del 24.12.2021 acquisita agli atti con prot.n. 369 del 24.12.2021	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	Direttore dell'Unità per l'attuazione del PNRR (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 24/12/2021 0000371-P
38	Intesa, ai sensi dell'art.9, c. 3, del d.lgs. 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro della cultura ed il Ministro del turismo in attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 2. componente C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - investimento 4.1 - Rafforzamento mobilità ciclistica. Ciclovie turistiche. AGGIORNAMENTO	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	UDCM - UFFICIO LEGISLATIVO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 02/12/2021 0000262-P
39	Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro della cultura ed il Ministro del turismo in attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nell'ambito della Missione 2. C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - investimento 4.1 -Rafforzamento mobilità ciclistica. Ciclovie turistiche. Incarico di partecipazione.	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	Fera Isabella (D); Gialanella Enrica (D); Presidenza del Consiglio dei Ministri Ufficio di coordinamento delle attività della segreteria della Conferenza Stato-Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano (CC); UDCM - UFFICIO DI GABINETTO (CC); UDCM - UFFICIO LEGISLATIVO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 01/12/2021 0000244-P

segue Tab. n. 7				
n	Oggetto	Mittente	Destinatari	Segnatura
40	Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro della cultura ed il Ministro del turismo in attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nell'ambito della Missione 2. C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - investimento 4.1 -Rafforzamento mobilità ciclistica. Ciclovie turistiche.. - Incarico di partecipazione.	Soprintendenza speciale per il PNRR (M)	Gialanella Enrica (D); Presidenza del Consiglio dei Ministri Ufficio di coordinamento delle attività della segreteria della Conferenza Stato-Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano (CC); UDCM - UFFICIO DI GABINETTO (CC); UDCM - UFFICIO LEGISLATIVO (CC)	MIC MIC_SS-PNRR 26/11/2021 0000204-P

Fonte: Corte dei conti su dati Ministero della Cultura

Tabella n. 8 - Importi assegnati ai comuni beneficiari ex dd.mm. n. 509/2021 n. 344/2020

COMUNE	IMPORTO ASSEGNATO DM 509/2021	CUP INTERVENTO	IMPORTO ASSEGNATO DM 344/2020 *	CUP INTERVENTO	Obiettivo PNRR al 31/12/23 (km piste ciclabili)	Obiettivo PNRR al 30/06/2026 (km piste ciclabili)	TOTALE COMPLESSIVO KM DA REALIZZARE
Ancona	1.572.470,00	E31B22002240005			2	4	6
Bari	4.836.871,00	J91B22000650006	2.064.048,08	J91B17000100001	6	12	18
			489.996,42	J91B21001400001			
Bergamo	1.424.967,00	H11B22001930006			2	3	5
Bologna	3.491.999,00	F31B22000430006	2.025.908,60	F37H20002760001	10	4	14
Brescia	1.806.932,00	C81B22002110001	954.388,55	C87H20002420001	2	4	6
Cagliari	3.498.541,00	G21B22001410006			5	9	14
Caserta	2.780.756,00	D21B22001290001	267.619,11	D21B21000910001	4	7	11
Catania	5.070.941,00	D61J22000090006			7	12	19
Catanzaro	3.200.213,00	D61J22000000006			4	8	12
Chieti	2.642.981,00	E71J22000120006	179.687,62	E71J22000620001	4	6	10
Ferrara	2.412.799,00	B71B22000920001	718.509,07	B77H20016120001	3	6	9
Firenze	2.406.314,00 €	H11B22001850001	180.000,00	H11B20000710001	3	6	9
		H11B22001860001	665.000,00	H11B20000700001			
		H11B22001870001	1.119.727,73	H11B20000680001			
Foggia	5.835.420,00	B71B22001360001	786.455,16	B71B21008100001	8	14	22
		B71B22001380001					
		B71B22001390001					
		B71B22001400001					
		B71B22001410001					
		B71B22001370001					

segue Tabella n. 8

COMUNE	IMPORTO ASSEGNATO DM 509/2021	CUP INTERVENTO	IMPORTO ASSEGNATO DM 344/2020 *	CUP INTERVENTO	Obiettivo PNRR al 31/12/23 (km piste ciclabili)	Obiettivo PNRR al 30/06/2026 (km piste ciclabili)	TOTALE COMPLESSIVO KM DA REALIZZARE
Forlì	1.904.784,00	C61B22002140001	310.000,00	C61B19000510004	3	5	8
		C61B22002150005					
		C61B22002160001					
		C61B22002170001					
		C61B22002180007					
Genova	3.426.814,00	B34E22000700001	2.997.612,03	B32B20000010001	5	8	13
L'Aquila	5.074.558,00	C11B22001440006	246.501,93	C11B20001060001	7	12	19
Lecce	3.955.690,00	C81B22001250006	338.006,17	C81B21008030001	5	10	15
Messina	4.752.940,00	F47H22001380001	1.206.072,09	F47H21007010001	6	12	18
		F47H18002500001					
		F41B17000680006					
Milano	6.074.615,00	B47H20018670001	465.000,00	B47H20001030004	8	15	23
			308.453,31	B47H20001040004			
			1.925.000,00	B41B17000290004			
			1.815.000,00	B44E12000060004			
			91.732,42	B47H14000500004			
			143.726,79	B47H15001780004			

segue Tabella n. 8

COMUNE	IMPORTO ASSEGNATO DM 509/2021	CUP INTERVENTO	IMPORTO ASSEGNATO DM 344/2020 *	CUP INTERVENTO	Obiettivo PNRR al 31/12/23 (km piste ciclabili)	Obiettivo PNRR al 30/06/2026 (km piste ciclabili)	TOTALE COMPLESSIVO KM DA REALIZZARE
			122.000,00	B47H15001790004			
			1.715.529,19	B47H17000620004			
			66.003,83	B47H17000630004			
			1.089.898,33	B47H19003610004			
			122.785,41	B47H17000590004			
Modena	2.023.543,00	D91B22000920001	250.000,00	D91B20002090001	3	5	8
		D91B22000930001	250.000,00	D91B20002030001			
			235.000,00	D91B20002020001			
Napoli	1.789.798,00 3.550.000,00 4.000.000,00	B61B21007300007	246.260,00	B69C20000650001	4	31	35
		B61B22001010006	4.728.262,00	B61B21007300007			
		B61B22001020006					
Novara	1.529.932,00	F11B22000740001	369.972,87	F11B21000020001	2	4	6
-Padova	1.859.677,00	H91B22001120001	682.500,00	H91B21003570001	5	2	7
		H91B22001140001	998.297,52	H91B20000400001			
		H91B22001150001					
-Palermo	7.439.945,00	D71J22000000006			10	18	28
Parma	2.262.602,00	I91B22000680001	947.228,86	I94E20002090001	3	6	9
Pavia	1.320.985,00	G17H22000960006 G17H22000970006	259.302,80	G11B20000520005	2	3	5
Perugia	2.634.463,00	C91B22001900001	838.797,53	C91I21000000001	4	6	10
Pescara	2.995.109,00	J21B22000310001	673.255,43	J21D20000940001	4	7	11
Pisa	1.698.982,00	J51B22001010001	315.338,55	J51B20000700001	2	4	6
			524.997,71	H51B21002500004			
Reggio Calabria	4.519.903,00	H31B22001640006			6	11	17
Reggio Emilia	2.087.039,00	J89J22002400001	860.237,57	J81B21000270001	3	5	8
		J89J22002390001					

segue Tabella n. 8

COMUNE	IMPORTO ASSEGNATO DM 509/2021	CUP INTERVENTO	IMPORTO ASSEGNATO DM 344/2020 *	CUP INTERVENTO	Obiettivo PNRR al 31/12/23 (km piste ciclabili)	Obiettivo PNRR al 30/06/2026 (km piste ciclabili)	TOTALE COMPLESSIVO KM DA REALIZZARE
Roma	13.615.495,00	J81B22002660001	595.000,00	J81B21005180001	18	33	51
		J81B22002670001	6.555.031,69	J82C21000770005			
		J81B22002680001	288.480,00	J81B20001750001			
		J81B22002690001	541.202,84	J81B20001760001			
		J81B22002700001	445.648,86	J81B20001770001			
		J81B22002730001	835.021,53	J81B20001780001			
		J81B22002710001	888.776,61	J81B20001790001			
		J81B22002750001					
J81B22002800001							
Sassari	5.871.181,00	B81B22001300001			8	14	22
Sesto San Giovanni	1.220.911,00	C41B22001580001			2	3	5
Siena	1.406.949,00	C67H22000890006	191.363,81	C61B21010370001	2	3	5
Teramo	3.185.154,00	D44E22000380006	192.804,26	D41B20000170001	4	8	12
Torino	4.113.829,00	J31B22000930001	1.000.000,00	C17H20002000001	5	10	15
			1.000.000,00	C17H20001990001			
			1.320.763,00	C11B20000690001			

Fonte: Mit DG TPL prot. n. 2516 del 27.07.2023

CORTE DEI CONTI - CENTRO UNICO PER LA FOTORIPRODUZIONE E LA STAMPA - ROMA

