



Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti

PIANO DELLA PERFORMANCE

PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2013-2015

GENNAIO 2013

Presentazione

Pur nel quadro della rigorosa e crescente azione di contenimento della spesa, finalizzata al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Governo e dal Parlamento, con particolare riguardo al risanamento strutturale, al processo di consolidamento dei conti pubblici ed al raggiungimento del pareggio di bilancio per il 2013, in armonia con gli impegni assunti con le Autorità Europee, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si presenta quale propulsore centrale della politica di sviluppo ed implementazione delle infrastrutture ed è chiamato a dare attuazione a disposizioni ed orientamenti fissati in sede comunitaria, che vengono tradotti in impegni programmatici, interventi normativi, accordi, utilizzo diretto e trasferimento di risorse.

Numerosi sono i provvedimenti legislativi di interesse adottati nell'anno 2012, che si pongono in linea di continuità con quelli adottati dall'Esecutivo all'atto del suo insediamento:

- decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", che introduce, tra le altre, misure a sostegno della crescita, improntate, essenzialmente, alla previsione di tempi più veloci per la realizzazione delle infrastrutture ed al recupero della "certezza" delle procedure, nell'ottica di attrazione del capitale e di rivitalizzazione degli investimenti e dell'economia. Tra le principali misure, si segnalano le seguenti:*
- emissione di obbligazioni da parte delle società di progetto e dei titolari di contratti di partenariato pubblico privato per la realizzazione di opere pubbliche;*
- disciplina della finanza di progetto per le opere di interesse strategico;*
- introduzione del "contratto di disponibilità", nell'ambito del partenariato pubblico privato, applicabile anche alle infrastrutture strategiche;*
- integrazione della documentazione a corredo del Piano economico-finanziario, ai fini dell'accelerazione delle procedure di finanziamento da parte del CIPE delle risorse finanziarie per i progetti delle infrastrutture di interesse strategico;*
- affidamento delle concessioni relative ad infrastrutture strategiche sulla base del progetto definitivo;*
- misure di semplificazione delle procedure relative all'attuazione del Piano nazionale di edilizia abitativa, prevedendo che le rimodulazioni degli interventi contenuti negli accordi di programma siano approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;*
- decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, recante "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo", che ha introdotto, tra l'altro, strumenti programmatici per la realizzazione di nuovi edifici scolastici e la riqualificazione di quelli esistenti, soprattutto sotto l'aspetto della messa in sicurezza (Piano nazionale di edilizia scolastica);*
- decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, recante "Misure urgenti per la crescita del Paese", che ha introdotto numerose altre misure di interesse, tra le quali:*
- l'estensione a tutte le opere pubbliche del finanziamento degli interventi mediante "defiscalizzazione", con l'ulteriore novità che a tale regime possono accedere, non solo le società di progetto realizzatrici delle opere, ma anche i soggetti interessati nell'ambito degli ulteriori tipologie di contratti di partenariato pubblico privato;*

- l'introduzione della conferenza di servizi nella finanza di progetto e di specifici requisiti per la predisposizione degli studi di fattibilità;
- l'aumento (dal 50% al 60%) della percentuale minima di affidamento lavori a terzi nelle concessioni autostradali;
- la predisposizione del Piano nazionale per le città, dedicato alla riqualificazione di aree urbane, con particolare riferimento a quelle degradate e l'istituzione della Cabina di Regia, incaricata di selezionare gli interventi proposti dai Comuni, considerando gli aspetti relativi, tra l'altro, all'immediata cantierabilità degli interventi, il possibile coinvolgimento di fondi privati, il miglioramento della dotazione infrastrutturale anche con riferimento all'efficientamento dei sistemi di trasporto urbano;
- l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero, di un Fondo per l'attuazione del Piano nazionale per le città, cui confluiranno risorse non utilizzate o revocate di programmi in materia di edilizia già attivi presso il Ministero medesimo;
- decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", che, nel quadro delle misure dirette a favorire e promuovere l'innovazione quale fattore strutturale di crescita sostenibile e di rafforzamento della competitività delle imprese (Agenda digitale, startup, attrazione degli investimenti esteri, interventi di liberalizzazione, ecc.), ha introdotto disposizioni tese ad incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture, mediante il riconoscimento, in via sperimentale, di un credito di imposta come contributo pubblico alla realizzazione di opere strategiche e di importo superiore a 500 milioni di euro, che potranno in questo modo raggiungere l'equilibrio finanziario altrimenti non conseguibile.

Al contesto normativo sopra illustrato, si aggiungono le delibere assunte dal CIPE, con le quali si è realizzato un importante ed ulteriore passo in avanti nell'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e sono state sbloccate numerose opere strategiche, il cui avvio contribuirà a ridurre il ritardo del Paese e a sostenere l'attività economica. L'importo delle opere sbloccate ammonta a circa 37 miliardi di Euro e si prevede possa essere raggiunto un importo di almeno 50 miliardi entro la fine della legislatura.

Nella direzione tracciata da tali provvedimenti, finalizzati alla ripresa economica ed alla crescita del Paese, sarà svolta l'azione amministrativa delle strutture del Ministero, cui sono stati conferiti obiettivi con la direttiva ministeriale 7 gennaio 2013, n. 3, e con i conseguenti atti di sub-indirizzo emanati dai dirigenti di vertice.

Tali obiettivi, sono stati inseriti, ai sensi e per gli effetti delle disposizioni recate dal D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150, nel Piano della performance 2013-2015.

INDICE

| | | |
|----|--|---------|
| 1. | INTRODUZIONE | pag. 5 |
| 2. | SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E PER GLI STAKEHOLDERS ESTERNI | |
| | 2.1. Chi siamo..... | pag. 6 |
| | 2.2. Cosa facciamo..... | pag. 8 |
| | 2.3. Come operiamo..... | pag. 11 |
| 3. | IDENTITA' | |
| | 3.1. L'Amministrazione in cifre..... | pag. 12 |
| | 3.2. Mandato istituzionale e missione..... | pag. 12 |
| | 3.3. Albero della performance..... | pag. 13 |
| 4. | ANALISI DEL CONTESTO | |
| | 4.1 Analisi del contesto esterno..... | pag. 14 |
| | 4.2 Analisi del contesto interno..... | pag. 18 |
| 5. | OBIETTIVI STRATEGICI | pag. 23 |
| 6. | DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI..... | pag. 28 |
| | 6.1 Obiettivi assegnati al personale dirigenziale..... | pag. 31 |
| 7. | IL PROCESSO SEGUITO E LE AZIONI DI MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE. | |
| | 7.1 Fasi, soggetti e tempi di redazione del processo..... | pag. 32 |
| | di redazione del piano | |
| | 7.2 Coerenza con la programmazione economico- finanziaria e di bilancio..... | pag. 37 |
| | 7.3 Azioni di miglioramento per il ciclo di gestione della performance..... | pag. 38 |
| 8. | INTEGRAZIONE TRA GLI STRUMENTI DI AVVIO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE..... | pag. 42 |
| 9. | ALLEGATI TECNICI | |

1. INTRODUZIONE

Il presente Piano della performance è adottato ai sensi degli articoli 10 e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, di seguito decreto, e tiene conto, inoltre, nell'ottica del progressivo miglioramento del documento, delle delibere n. 112/2010 e n. 1/2012, emanate della Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle Amministrazioni pubbliche. Esso ha lo scopo di assicurare la qualità, la comprensibilità e l'attendibilità dei documenti di rappresentazione della performance del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

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

Esso comprende:

- gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi contenuti, ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del decreto, nella *Direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione* 7 gennaio 2013, n. 3, registrata dalla Corte dei Conti in data 23 gennaio 2013, Reg. 1, Fog. 106, emanata ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nel termine di dieci giorni dalla pubblicazione della legge di bilancio;
- gli obiettivi e gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance di ciascuna struttura amministrativa e della performance individuale, ai sensi dell'articolo 7 del decreto, contenuti nelle *Direttive dei Capi Dipartimento e dei Direttori generali*, emanate, rispettivamente, nel termine di dieci giorni dall'emanazione della Direttiva ministeriale e di dieci giorni dall'emanazione della Direttiva dipartimentale.

Il procedimento di programmazione degli obiettivi contenuti nella Direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione e nelle Direttive dei Capi dipartimento e dei Direttori generali è stato condotto nei tempi e con le modalità stabilite dal *Sistema di misurazione e valutazione della performance*, approvato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV.

2. SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E GLI STAKEHOLDER ESTERNI

2.1. Chi siamo

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sorto per effetto dell'accorpamento tra il soppresso Ministero dei lavori pubblici ed il soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione, è stato riorganizzato con D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, di attuazione del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 129.

Con il predetto Regolamento, che ha attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le funzioni di cui all'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, il Ministero è stato strutturato:

- a livello centrale, nel Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, articolato in nove Direzioni generali e nel Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, anch'esso articolato in nove Direzioni generali;
- a livello decentrato e periferico, in nove Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, ed in cinque Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

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

- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato, il quale esercita, ai sensi del D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, funzioni consultive ed esprime pareri di carattere obbligatorio e/o facoltativo nonché svolge attività di consulenza facoltativa per le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. Il Consiglio superiore in argomento è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa che ne assicurano indipendenza di giudizio e di valutazione;
- il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento.

I due Dipartimenti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, costituiscono Centri di Responsabilità del Ministero, unitamente al Centro di Responsabilità Gabinetto.

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

- la Struttura tecnica di missione, istituita ai sensi dell'articolo 163, lett. b) del d. lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii. che ha il compito di dare impulso alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e di supportare la vigilanza sulla loro realizzazione;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 144/1999, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;
- l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, che svolge compiti di vigilanza sulla concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario e di risoluzione del relativo contenzioso¹;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie², che ha il compito di gestire le indagini sugli incidenti ferroviari e la Banca dati sicurezza;
- il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercita le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

L'individuazione e i compiti degli uffici dirigenziali di secondo livello, sia centrali che periferici, sono contenuti nel decreto ministeriale 29 aprile 2011, n. 167, di rimodulazione degli Uffici dirigenziali di secondo livello, già individuati con D.M. 2 aprile 2009, n. 307, mentre l'organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro è disciplinata dalle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 212, "Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

La Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, ai sensi del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, recante "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini", convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, ha cessato di esercitare le proprie funzioni, trasferite alla Direzione generale per il trasporto stradale ed intermodale.

Inoltre, con decreto ministeriale 1 ottobre 2012, n. 341, registrato alla Corte dei Conti l'8 ottobre 2012, Reg. 13, Fog. 293, è stata istituita, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la "Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali", ai sensi di quanto previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14.

¹ I compiti sono previsti dall'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE

² I compiti sono previsti dall'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE

Tale struttura, nella quale sono confluite *ex lege* le risorse finanziarie, umane e strumentali già di pertinenza del soppresso Ispettorato di vigilanza delle concessionarie autostradali, ai sensi dell'articolo 36, comma 5, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, svolge, in particolare, le funzioni concernenti la selezione dei concessionari autostradali e la relativa aggiudicazione e la vigilanza ed il controllo nei confronti dei concessionari medesimi.

2.2. Cosa facciamo

Ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, sono attribuiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i compiti e le funzioni spettanti allo Stato in materia di identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio, con riferimento alle reti infrastrutturali, al sistema delle città e delle aree metropolitane, alle opere di competenza statale, alle politiche urbane, all'edilizia abitativa, alle opere marittime, alle infrastrutture idrauliche, ai trasporti ed alla viabilità.

Di seguito, si riportano i compiti attribuiti ai Centri di Responsabilità dai vigenti provvedimenti di regolamentazione organizzativa:

- Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale (articolo 3, comma 1, lettera a, D.P. R. n. 211 del 2008):

politiche per il personale; coordinamento e supporto alla redazione del bilancio del Ministero; relazioni sindacali; affari generali; infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità ferroviaria; identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale; pianificazione generale delle infrastrutture; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa comunitaria; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; realizzazione di programmi speciali; grandi eventi; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rete nazionale stradale ed autostradale; convenzioni uniche autostradali e relativi piani economico-finanziari; edilizia residenziale; edilizia demaniale; politiche abitative e dell'edilizia, concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; programmi di riqualificazione urbana; repressione dell'abusivismo; dighe ed infrastrutture idriche ed elettriche; norme tecniche di costruzione e sicurezza nell'esecuzione delle opere pubbliche; verifica del rispetto dei piani di sicurezza e delle norme di sicurezza;

sicurezza nelle gallerie; monitoraggio delle infrastrutture per la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa.

- Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici: (articolo 3, comma 1, lettera b, D.P. R. n. 211 del 2008):
programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli ed abilitazione conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; trasporto pubblico locale; piani urbani della mobilità, trasporto su ferrovia; vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie; autotrasporto di persone e cose; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici; conto nazionale dei trasporti; sistemi di trasporto a impianti fissi; trasporti esercitati in regime di concessione; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti terrestri; coordinamento, direzione e controllo delle attività delle direzioni generali territoriali; indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sulle autorità portuali e sulle attività nei porti; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo ed aereo; informatica di servizio, comunicazione istituzionale, consulenza tecnico-informatica alle direzioni generali ed alle strutture facenti capo al dipartimento di cui alla lettera a); coordinamento e propulsione delle attività delle Direzioni generali territoriali.

- Consiglio Superiore dei lavori pubblici
(articolo 4, comma 3, D.P.R. n. 211 del 2008 e D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204) :
 - attività consultiva, riferita all'emissione, da parte dell'Assemblea Generale o delle singole Sezioni, di pareri obbligatori sui progetti di lavori pubblici di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore a 25 milioni di euro, nonché di pareri richiesti da altre amministrazioni pubbliche centrali e locali;
 - attività normativa, concernente l'elaborazione e l'aggiornamento di norme tecniche e di indirizzo (circolari, linee guida, capitoli tipo) in materia di sicurezza delle costruzioni e di opere speciali;
 - rappresentanza presso Enti ed Organismi nazionali ed internazionali competenti in materia di qualificazione e sicurezza dei materiali e prodotti da costruzione;
 - attività di certificazione, ispezione e vigilanza, attraverso il Servizio Tecnico Centrale, per il rilascio di benestare tecnico europeo dei

- prodotti e dei sistemi destinati alle opere di ingegneria strutturale e geotecnica, relativamente al requisito essenziale n.1 "Resistenza meccanica e stabilità";
- attività di abilitazione di organismi di certificazione, ispezione e prova;
 - rilascio della concessione ai laboratori di prove materiali ed ai laboratori di prove geotecniche;
 - qualificazione dei prodotti siderurgici;
 - deposito della documentazione ed autorizzazione di manufatti prefabbricati;
 - certificazione di idoneità tecnica di sistemi costruttivi.
 - qualificazioni di prodotti di legno.
 - qualificazione di centri di trasformazione.
- Capitanerie di porto
(articolo 7, D.P. R. n. 211 del 2008)
 - svolgimento, in sede decentrata, delle attribuzioni previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i servizi informativi e statistici, che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale;
 - svolgimento delle funzioni di competenza del Ministero, nelle seguenti materie :
 - a) ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, organizzando e coordinando le relative attività di formazione, qualificazione ed addestramento;
 - b) gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo;
 - c) esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione marittima, inchieste sui sinistri marittimi e indagini sulle cause e circostanze dei sinistri marittimi a navi da carico e passeggeri, ivi compreso il supporto organizzativo alla Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi;
 - d) rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione marittima;
 - e) personale marittimo e relative qualifiche professionali; certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo; gestione del sistema informativo della gente di mare;
 - f) coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle capitanerie di porto;
 - g) predisposizione della normativa tecnica di settore;
 - h) impiego del personale militare del Corpo delle capitanerie di porto;

i) vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce.

2.3. Come operiamo

L'azione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'attuazione delle politiche di infrastrutturazione e di efficientamento del sistema dei trasporti, si esplica all'interno di un'ampia sfera di competenze, che si traducono, nei diversi ambiti di materie facenti capo all'Amministrazione, in funzioni di regolazione, indirizzo e coordinamento, di programmazione, vigilanza e monitoraggio, di realizzazione di opere ed interventi, di erogazione diretta di servizi ai cittadini.

Nell'esercizio di tali funzioni, il Ministero opera attraverso relazioni e rapporti con un vasto bacino di interlocutori ed utenti: altre Amministrazioni, enti territoriali e locali, società ed enti vigilati, cittadini.

All'interno del quadro complessivo di tali funzioni e compiti, è possibile individuare i seguenti principali "outcome" dell'azione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

| Area strategica | Outcome |
|---|--|
| Rilancio interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali ed autostradali, infrastrutture ferroviarie, infrastrutture portuali ed aeroportuali, infrastrutture idriche | Incremento delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali ed aeroportuali e delle infrastrutture idriche |
| Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto ed interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale | Miglioramento della mobilità |
| Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni delle infrastrutture nei cantieri - miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti - miglioramento della sicurezza del settore marittimo - salvaguardia della vita umana in mare - controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse | Elevare i livelli di sicurezza delle opere, dei sistemi di trasporto, della salvaguardia della vita in mare |
| Attuazione del ciclo di gestione della performance – Trasparenza e qualità dei servizi | Miglioramento della qualità dell'organizzazione e della trasparenza dei processi |

3.IDENTITA'

3.1 L'Amministrazione in cifre.

Le "cifre" del Ministero possono riassumersi come segue:

- le strutture
 - 5 Centri di responsabilità amministrativa
 - 39 Uffici di livello dirigenziale generale
 - 229 Divisioni e strutture equiparate
- il personale³
 - 47 dirigenti di prima fascia
 - 204 dirigenti di seconda fascia
 - 8.148 unità di personale non dirigenziale
- le risorse finanziarie in conto competenza, contenute nella tabella 10 della legge 24 dicembre 2012, n. 229, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015"

SPESE CORRENTI

| | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| - funzionamento | € 1.023.893.386 |
| - interventi | € 5.764.581.540 |
| - oneri comuni di parte corrente | € 67.590.945 |
| | <i>Totale € 6.856.065.871</i> |

SPESE IN CONTO CAPITALE

| | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| - investimenti | € 3.758.532.488 |
| - oneri comuni di conto capitale | € 1.692.985.314 |
| | <i>Totale € 5.451.517.802</i> |

3.2 Mandato istituzionale e Missione

Il "mandato istituzionale" del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla luce delle disposizioni normative che ne hanno definito compiti e funzioni (artt. 41 e 42 del D.Lgs. n. 300 del 1999), può individuarsi, in estrema sintesi, nella promozione e nell'attuazione delle politiche di infrastrutturazione del Paese,

³ personale in servizio al 31.12.2012. La dotazione organica, di cui al D.P.C.M. 4 ottobre 2012, è la seguente: 47 dirigenti di prima fascia; 226 dirigenti di seconda fascia; 8.327 unità di personale non dirigenziale. Con il D.P.C.M. 22 gennaio 2013, in corso di registrazione, è stata approvata la nuova pianta organica con le riduzioni previste dal decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. La nuova dotazione organica prevede 38 dirigenti di prima fascia, 181 dirigenti di seconda fascia e 7.525 dipendenti delle aree.

nonché delle politiche di efficientamento, potenziamento e miglioramento dei livelli e delle condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto.

In tale ambito, possono essere enucleate le principali “missioni” del Ministero, che, come disposto dall’articolo 1 del D.P.R. n. 211 del 2008, recante il Regolamento di riorganizzazione del Ministero, attengono, in particolare, alle seguenti funzioni di cui all’articolo 42 del D.Lgs. n. 300 del 1999 :

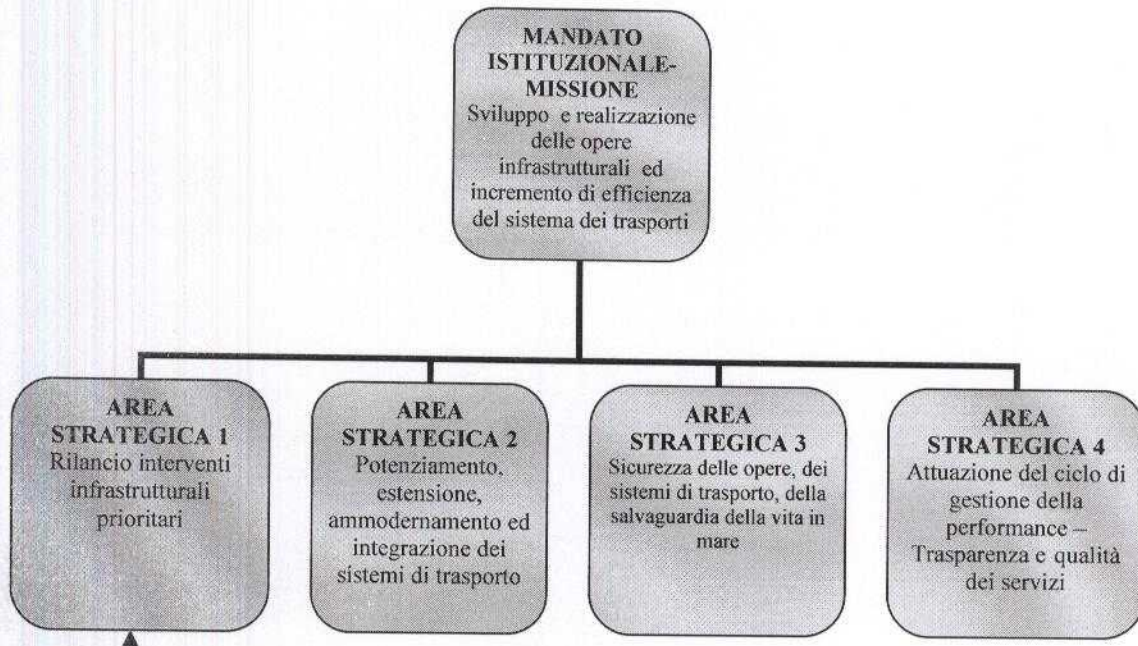
- a) programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche e acquedottistiche, e delle altre opere pubbliche di competenza dello Stato, ad eccezione di quelle in materia di difesa; qualificazione degli esecutori di lavori pubblici; costruzioni nelle zone sismiche;
- b) edilizia residenziale: aree urbane;
- c) navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e trasporto aereo;
- d) trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- e) sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dagli articoli 41 e 42, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 300/1999, ivi comprese le espropriazioni;
- f) pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
- g) politiche dell’edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

Inoltre, in base alla medesima normativa di riorganizzazione ministeriale e del decreto legislativo n. 300/1999, il Ministero svolge funzioni e compiti di:

- monitoraggio, controllo e vigilanza nelle predette aree funzionali;
- vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio, fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- vigilanza sull’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- Organismo investigativo, secondo quanto previsto dagli articoli 4 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

3.3. L'albero della performance

Come si evince dalla delibera della Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità n. 112/2010 "L'albero della performance, "è una mappa logica che rappresenta, anche graficamente, i legami tra mandato istituzionale, missione, aree strategiche, obiettivi strategici e piani operativi. In linea con le indicazioni fornite dalla predetta Commissione, in questa sezione del Piano, è riportato solo il primo livello dell'albero della performance. Gli ulteriori livelli sono riportati nelle sezioni successive.



4. ANALISI DEL CONTESTO

4.1. Analisi del contesto esterno

Le Linee guida ed il Rapporto intermedio all'Allegato "Infrastrutture", nell'aggiornamento di aprile, e l'Allegato "Infrastrutture" alla Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2012, illustrano, nelle linee generali, le proposte e le linee strategiche del Dicastero in un contesto in cui le difficoltà endogene dell'economia nazionale, unite a quelle esogene derivanti dalla crisi mondiale, impongono una rivisitazione sostanziale delle logiche programmatiche e di finanziamento nei settori di intervento delle infrastrutture e dei trasporti.

Il ritardo nell'ammodernamento delle reti plurimodali di trasporto (stradali, ferroviarie e di navigazione interna), soprattutto nei nodi strategici essenziali

(grandi città, porti, aeroporti e valichi alpini dai quali dipende la crescita dell'intero Paese) e nei collegamenti tra archi e nodi, ha ridotto l'efficienza produttiva dell'economia nazionale aumentando sensibilmente il costo generalizzato delle attività di trasporto, i costi della logistica e quindi il prezzo finale dei beni.

Le tre cause principali che hanno portato a questo ritardo infrastrutturale sono legate: 1) alla progressiva riduzione delle risorse pubbliche in conseguenza della crisi della finanza pubblica italiana; 2) alla pesantezza dei procedimenti di programmazione, progettazione, autorizzazione, realizzazione, contenzioso e di erogazione dei fondi, che hanno scoraggiato l'attrazione di capitali privati; 3) alle difficoltà, procedurali e sostanziali, di composizione dei conflitti tra livelli di governo, tra amministrazioni, e tra amministrazioni e popolazioni più direttamente toccate dalle opere

In tema di **finanziamenti e di attrazione di capitale privato**, a fronte della scarsità di risorse pubbliche, e partendo dall'assunto che "per crescere serve esportare, e per esportare serve trasportare", sono state avviate azioni per indirizzare i finanziamenti pubblici, nel rispetto di una valutazione costi – benefici e della reale validità strategica, da reperire anche attraverso il coinvolgimento della Cassa Depositi e Prestiti, della BEI e dei privati entro schemi di partenariato pubblico-privato (PPP), su quelle infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, strade e ferrovie) maggiormente capaci di effetti di produttività e competitività, ossia su quelle infrastrutture capaci di ridurre il costo del trasporto e della logistica per l'economia italiana, e, in particolare, per il complesso produttivo settoriale/territoriale dedicato alle esportazioni.

La prima azione in tale direzione, già in corso di realizzazione, è caratterizzata da una "*due diligence*" sullo stato di avanzamento degli interventi, sulla loro reale validità strategica, sulla possibilità di recuperare determinati stanziamenti per assegnarli a interventi più incisivi e più coerenti alle finalità del nuovo assetto programmatico.

In questa prospettiva, le priorità d'intervento nazionali coincidono con il sottoinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete essenziale transeuropea di trasporto TEN-T, con il duplice vantaggio di abbinare un valore aggiunto di crescita europea al valore aggiunto di crescita italiana e di utilizzare al meglio i cofinanziamenti europei per le stesse infrastrutture.

Contestualmente alla promozione prioritaria di infrastrutture essenziali di valenza europea, viene evidenziata la necessità di un serio ripensamento della programmazione e di una rimodulazione della pianificazione strategica che

conduca ad una razionale visione d'assieme di opere indispensabili, viste in stretta interconnessione tra le grandi infrastrutture integrate in rete di valenza europea e le altre opere, grandi, medie e piccole che rispondono anche ad obiettivi di coesione sociale e territoriale.

In tema di **procedure e di contesto normativo**, è necessario proseguire il percorso intrapreso nei confronti della semplificazione e riduzione dei tempi dei procedimenti di programmazione, progettazione, autorizzazione, realizzazione, contenzioso ed erogazione dei fondi: in molti casi, infatti, una essenzialità strategica non avviata nei tempi previsti, rischia di non rispondere alle reali esigenze di mobilità di un determinato territorio.

Se la realizzazione del sistema delle infrastrutture di trasporto di valenza europea resta il primo obiettivo della politica infrastrutturale italiana, il Ministero intende comunque perseguire, con il massimo impegno, anche i seguenti obiettivi maggiormente legati al sostegno del settore delle costruzioni ed al mantenimento e miglioramento della qualità della vita:

- appaltare e cantierare tutti gli interventi approvati dal CIPE;
- ricorrere il più possibile a progetti finanziati con fondi diversi da quelli pubblici, ivi compresi quelli cofinanziati con il ricorso a fondi europei e a progetti in grado di cogliere le opportunità derivanti dalla defiscalizzazione degli investimenti;
- dare attuazione concreta ai quattro c.d. "progetti-volano": il Piano Casa, il Piano per l'edilizia scolastica, il Piano per l'edilizia carceraria ed il I stralcio del Programma delle opere piccole e medie;
- dare attuazione al processo di messa in sicurezza delle grandi dighe. Con il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, il Governo ha introdotto una serie di disposizioni che riguardano la rivalutazione sismica ed idraulica delle dighe ed il recupero della capacità di invaso;
- dare attuazione agli interventi relativi ai c.d. "micro-cantieri" sulla rete stradale gestita da ANAS S.p.A.. Tali cantieri sono attivati principalmente con le risorse destinate dai Contratti di Programma relativi alla manutenzione straordinaria;
- seguire il processo di ricostruzione della città dell'Aquila;
- monitorare la realizzazione delle opere legate all'EXPO 2015, garantendo la copertura finanziaria per le opere di competenza del Ministero;
- proseguire il processo di infrastrutturazione organica del Mezzogiorno. Pur ipotizzando di dare priorità alle infrastrutture di valenza europea, il Governo resta impegnato nel completamento della Salerno – Reggio Calabria, nel rispetto del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato con una misurabile posta finanziaria per l'avvio dei lavori dell'asse ferroviario Napoli – Bari, nel completamento dei sistemi metropolitani di Cagliari, Napoli, Bari,

Catania e Palermo, l'asse autostradale Telesina e l'asse Siracusa – Gela, i sistemi portuali campano e pugliese, le piastre logistiche di Taranto, Cagliari e Augusta, gli interventi relativi agli assi viari in Sardegna come l'asse 131 Carlo Felice o la Olbia – Sassari, gli interventi legati alla salvaguardia delle risorse idriche.

La **sicurezza stradale** costituisce una importante criticità sociale ed economica per il nostro Paese. Oltre cinquemila morti ogni anno, duecentomila feriti e quindicimila invalidi gravi, sono numeri che incutono paura e rendono superfluo ogni ulteriore commento. Anche se l'intenso impegno ad oggi profuso nel settore della sicurezza stradale ci ha consentito di raggiungere notevoli risultati, l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi, troppi feriti, troppo dolore e sofferenza, oltre al non trascurabile risvolto meramente economico, pari a oltre trenta miliardi all'anno di costi sociali, equivalenti 2 punti percentuali del PIL. Su questa delicata emergenza, oltre ad aumentare i sistemi di controllo e a rendere più incisive le modalità sanzionatorie, si intende continuare ad approfondire la tematica legata alla qualità del veicolo ed alla qualità dell'infrastruttura. Questa componente, anche se percentualmente non superiore al 10 per cento nella composizione delle cause legate all'incidentalità, tuttavia è, senza dubbio, più ridimensionabile perché non legata alla complessa serie di cause che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica la ricerca gioca un ruolo determinante e la qualità delle infrastrutture gioca un ruolo essenziale. Incidere sui comportamenti di chi guida un'auto è, senza dubbio, complesso e difficile. Le varie componenti e la varietà dei comportamenti di chi guida, d'altra parte, non possono essere corretti solo intensificando i controlli e appesantendo le sanzioni. Invece, una componente su cui è possibile raggiungere risultati più misurabili è proprio quella legata alla qualità della offerta infrastrutturale e del veicolo. Per le auto e per i TIR la ricerca, nell'ultimo ventennio, ha fatto, senza dubbio, moltissimo ma sicuramente si può ancora fare di più per raggiungere livelli di efficienza del mezzo soprattutto quando il veicolo è in presenza di condizioni atmosferiche critiche.

In tema di **prevenzione delle infiltrazioni malavitose**, la qualità del mondo imprenditoriale da un lato e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresenta il binomio obbligato che si intende porre ogniqualvolta si decide di realizzare un'infrastruttura. L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è, oggi, senza dubbio, quello su cui si è incentrato al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata. Fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con Decreto del Ministro delle

Infrastrutture e dei Trasporti sin dal 15 aprile del 2002 e che insieme al Settore Tecnico, al Settore giuridico ed a quello economico costituisce l'articolazione funzionale della Struttura Tecnica di Missione.

La **sicurezza dei lavori** è senza dubbio legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione. Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive e a penali a valle di infortuni gravi.

4.2. Analisi del contesto interno

A) Organizzazione

Come si è detto al paragrafo 2.1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è sorto a seguito dell'accorpamento di due soppressi Ministeri, il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il Ministero è articolato in cinque Centri di Responsabilità Amministrativa:

1. Gabinetto - CRA n. 1
2. Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale - CRA n. 2
3. Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - CRA n. 3
4. Consiglio Superiore dei lavori pubblici - CRA n. 4
5. Capitanerie di porto - CRA n. 5

Nell'ambito di ciascuno dei due Dipartimenti sub 2) e sub 3) sono istituite nove **Direzioni Generali** (uffici di livello dirigenziale generale), a loro volta articolate in **Divisioni** (uffici di livello dirigenziale non generale) :

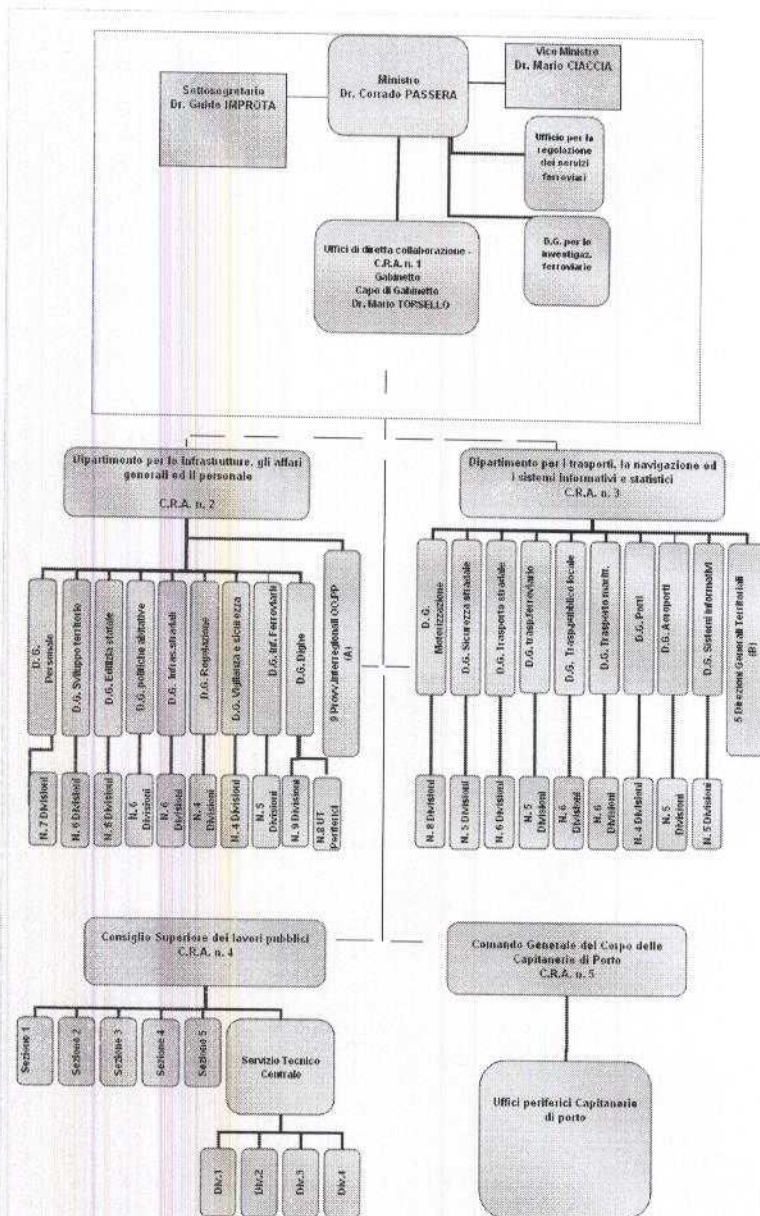
| Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale | Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici |
|---|--|
| Direzione Generale del personale e degli affari generali | Direzione Generale per la motorizzazione |
| Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali | Direzione Generale per la sicurezza stradale |
| Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali | Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità |
| Direzione Generale per le politiche abitative | Direzione Generale per il trasporto ferroviario |
| Direzione Generale per le infrastrutture stradali | Direzione Generale del trasporto pubblico locale |
| Direzione Generale per la regolazione ed i contratti pubblici | Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne |
| Direzione Generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture | Direzione Generale per i porti |
| Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità | Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo |
| Direzione Generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche | Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici |

Sono organi decentrati nove Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, mentre **sono uffici periferici** del Ministero, cinque Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici :

| Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale | Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici |
|---|--|
| Provveditorato Piemonte-Valle d'Aosta | Direzione generale territoriale del Nord-Ovest |
| Provveditorato Lombardia-Liguria | Direzione generale territoriale del Nord-Est |
| Provveditorato Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia | Direzione generale territoriale del Centro-Nord e Sardegna |
| Provveditorato Emilia-Romagna-Marche | Direzione generale territoriale del Centro-Sud |
| Provveditorato Toscana-Umbria | Direzione generale territoriale del Sud e Sicilia |
| Provveditorato Lazio-Abruzzo-Sardegna | |
| Provveditorato Campania-Molise | |
| Provveditorato Puglia-Basilicata | |
| Provveditorato Calabria-Sicilia | |

Nell'assetto organizzativo del Ministero, come chiarito in precedenza, sono altresì, incardinati, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, articolato in cinque Sezioni e presso il quale opera il Servizio Tecnico Centrale che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, nonché il Corpo delle Capitanerie di porto.

Nell'organigramma che segue, è sintetizzata la struttura organizzativa del Ministero, quale delineata dal D.P.R. n. 211/2008 e dal D.M. n. 167/2011:



(A) = Nel nove Provveditorati interregionali sono istituiti, complessivamente , 58 Uffici di livello dirigenziale non generale
(B) = Nelle cinque Direzioni generali territoriali sono state istituiti, complessivamente, 51 Uffici di livello dirigenziale non generale

Operano, altresì, nell'ambito del Ministero, la Struttura Tecnica di missione (art. 163 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163), il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (articolo 1, L. 17 maggio 1999, n. 144) ed il Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori (D.Lgs. 12 novembre 2005, n. 284).

B) Risorse umane

Si riportano, di seguito, i dati statistici riguardanti il personale, le analisi di benessere organizzativo e le analisi di genere.

Scheda analisi quali-quantitativa delle risorse umane⁴:

| ANALISI CARATTERI QUALITATIVI / QUANTITATIVI | |
|--|----------|
| Indicatori | Valori |
| Età media del personale (anni) | 51,43 |
| Età media dei dirigenti (anni) | 54,4 |
| Tasso di crescita unità di personale negli anni | - 2,30% |
| % di dipendenti in possesso di laurea | 23,00% |
| % di dirigenti in possesso di laurea | 100% |
| Percentuale di dipendenti che sono stati "formati" ^ | 3% |
| Ore di formazione (media per dipendente "formato") ^ | 27 |
| Turnover del personale - tasso di assunzione | 1,07% |
| Turnover del personale - tasso di cessazione | 3,46% |
| Turnover del personale - tasso di sostituzione | -2,38% |
| Costi di formazione / spese del personale ^ | € 77.256 |

| ANALISI BENESSERE ORGANIZZATIVO | | |
|--|---------------------|---------|
| Indicatori | Valori | |
| Tasso di assenze | 13,53% | |
| Tasso di dimissioni premature * | 2,10% | |
| Tasso di richieste di trasferimento " | 0,94% | |
| Tasso di infortuni ° | 0,81% | |
| Stipendio medio percepito dai dipendenti (importi lordissimi annui forniti dalla Direttiva Funzione Pubblica 10/2012) | Dirigenti 1^ fascia | 227.367 |
| | Dirigenti 2^ fascia | 110.741 |
| | Aree | 32.350 |
| personale assunto a tempo indeterminato (% sul totale assunto) | 100% | |

| ANALISI DI GENERE | | |
|--|----------------------------------|---------|
| Indicatori | Valori | |
| % di dirigenti donne | 22,80% | |
| % di donne rispetto al totale del personale | 42,50% | |
| Stipendio medio percepito dal personale femminile (importi lordissimi annui forniti dalla Direttiva Funzione Pubblica 10/2012) | Dirigenti 1^ fascia | 227.367 |
| | Dirigenti 2^ fascia | 110.741 |
| | Aree | 32.350 |
| Donne assunte a tempo indeterminato (% sul totale assunto) | 43% | |
| Età media del personale femminile | Dirig. 53,5 Non Dirig. 50,7 | |
| % di personale donna laureato al totale personale femminile | 20,69% | |
| Percentuale di dipendenti donne che sono state "formate" ^ | 43,0% | |
| Ore di formazione femminile (media per dipendente di sesso femminile "formato") ^ | 27 | |

^ Riferito solo al CDR 2 ed al CDR 3 -

* Contiene : dimissionari senza diritto a pensione + pensionati per anzianità contributiva

** Contiene : le richieste di trasferimento (provvisorio e definitivo) in altra sede del Ministero ed anche le richieste di comando presso altre pp.aa.

° Riferito ai soli infortuni verificatisi nelle tre sedi centrali di Roma e poi parametrato alle altre sedi sul territorio nazionale

⁴ Dati al 31 dicembre 2011

D) Salute finanziaria

Si rinvia al quadro di sintesi degli stanziamenti, per Missione e per Programma, recati dalla legge della legge 24 dicembre 2012, n. 229, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015".

| MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI | | | | | |
|--|--|----|----------------|----------------|----------------|
| (in Euro) | | | | | |
| 100/000/1 | | | | | |
| U.d.V. | Missione Programma | | 2013 | 2014 | 2015 |
| | 1 Infrastrutture pubbliche e logistica (14) | CP | 3.801.348.577 | 4.062.840.134 | 4.193.319.970 |
| | | CS | 4.096.999.325 | 4.045.704.162 | 4.083.243.984 |
| 1.2 | <i>Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali (14.1)</i> | CP | 1.031.007.820 | 1.120.678.196 | 1.607.836.615 |
| | | CS | 1.155.138.223 | 1.120.678.196 | 1.607.836.615 |
| 1.5 | <i>Sistemi idrici, idraulici ed elettrici (14.5)</i> | CP | 36.142.406 | 37.484.008 | 37.430.989 |
| | | CS | 36.937.594 | 37.484.008 | 37.430.989 |
| 1.6 | <i>Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni (14.6)</i> | CP | 5.533.040 | 5.547.415 | 5.543.575 |
| | | CS | 5.533.430 | 5.547.415 | 5.543.575 |
| 1.7 | <i>Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità (14.10)</i> | CP | 2.728.665.303 | 2.899.130.545 | 2.449.508.797 |
| | | CS | 2.699.389.078 | 2.862.054.553 | 2.432.432.905 |
| | 2 Diritti alla mobilità (13) | CP | 7.383.125.089 | 6.890.377.037 | 6.731.142.699 |
| | | CS | 7.564.578.225 | 6.890.377.037 | 6.731.142.699 |
| 2.1 | <i>Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale (13.1)</i> | CP | 275.104.501 | 274.012.008 | 272.892.004 |
| | | CS | 325.470.472 | 274.012.006 | 272.892.004 |
| 2.3 | <i>Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo (13.4)</i> | CP | 127.018.051 | 125.781.657 | 117.489.867 |
| | | CS | 273.915.798 | 125.781.657 | 117.489.867 |
| 2.4 | <i>Autotrasporto ad intermodalità (13.2)</i> | CP | 536.914.380 | 134.053.942 | 125.570.366 |
| | | CS | 551.105.928 | 134.053.942 | 125.570.366 |
| 2.5 | <i>Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5)</i> | CP | 47.267.599 | 49.298.707 | 49.297.018 |
| | | CS | 51.279.069 | 49.298.707 | 49.297.018 |
| 2.6 | <i>Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (13.3)</i> | CP | 770.900.716 | 700.996.601 | 687.687.082 |
| | | CS | 784.312.316 | 700.996.601 | 687.687.082 |
| 2.7 | <i>Sviluppo e sicurezza della mobilità locale (13.8)</i> | CP | 5.625.519.882 | 5.968.233.925 | 5.477.696.212 |
| | | CS | 5.578.494.644 | 5.968.233.925 | 5.477.696.212 |
| | 3 Casa e assetto urbanistico (19) | CP | 116.845.892 | 102.173.223 | 98.343.650 |
| | | CS | 380.893.358 | 102.173.217 | 98.343.644 |
| 3.1 | <i>Politiche abitative, urbane e territoriali (19.2)</i> | CP | 116.845.892 | 102.173.223 | 98.343.650 |
| | | CS | 380.893.358 | 102.173.217 | 98.343.644 |
| | 4 Ordine pubblico e sicurezza (7) | CP | 708.257.084 | 703.042.552 | 697.610.390 |
| | | CS | 711.997.307 | 703.042.552 | 697.610.390 |
| 4.1 | <i>Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste (7.7)</i> | CP | 708.257.084 | 703.042.552 | 697.610.390 |
| | | CS | 711.997.307 | 703.042.552 | 697.610.390 |
| | 5 Ricerca e innovazione (17) | CP | 4.250.637 | 4.249.662 | 4.247.325 |
| | | CS | 4.250.637 | 4.249.662 | 4.247.325 |
| 5.1 | <i>Ricerca nel settore dei trasporti (17.6)</i> | CP | 4.250.637 | 4.249.662 | 4.247.325 |
| | | CS | 4.250.637 | 4.249.662 | 4.247.325 |
| | 6 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche (32) | CP | 57.282.314 | 58.534.167 | 60.511.027 |
| | | CS | 58.514.359 | 58.534.167 | 60.511.027 |
| 6.1 | <i>Indirizzo politico (32.2)</i> | CP | 12.846.898 | 12.891.282 | 12.930.233 |
| | | CS | 12.894.122 | 12.891.282 | 12.930.233 |
| 6.2 | <i>Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza (32.3)</i> | CP | 44.433.416 | 45.642.905 | 47.580.794 |
| | | CS | 45.630.237 | 45.642.905 | 47.580.794 |
| | 7 Fondi da ripartire (33) | CP | 56.674.390 | 56.783.915 | 56.721.891 |
| | | CS | 72.002.419 | 56.783.915 | 56.721.891 |
| 7.1 | <i>Fondi da assegnare (33.1)</i> | CP | 56.674.390 | 56.783.915 | 56.721.891 |
| | | CS | 72.002.419 | 56.783.915 | 56.721.891 |
| | 8 L'Italia in Europa e nel mondo (4) | CP | 180.000.000 | 180.000.000 | 180.000.000 |
| | | CS | 187.360.000 | 180.000.000 | 180.000.000 |
| 8.2 | <i>Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale (4.18)</i> | CP | 180.000.000 | 180.000.000 | 180.000.000 |
| | | CS | 187.360.000 | 180.000.000 | 180.000.000 |
| | TOTALE | CP | 12.307.583.673 | 12.018.000.710 | 11.828.696.958 |
| | | CS | 13.076.994.821 | 12.000.824.712 | 11.911.620.960 |

5. GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici sono stati assegnati ai titolari dei Centri di Responsabilità con direttiva ministeriale 7 gennaio 2013, n. 3.

Nella logica dell'*albero della performance*, illustrata al paragrafo 3.2, essi afferiscono alle Priorità politiche indicate nell'Atto di indirizzo n. 178/3.3/OIV del 5 marzo 2012, che ha dato avvio all'attività programmatica per l'anno 2013.

Priorità politica 1 – Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere

Aree di intervento:

1. Prosecuzione dell'attività di rilancio della "Legge Obiettivo" con lo sblocco e lo sviluppo delle Grandi Opere ed il coinvolgimento nella misura possibile dei capitali privati, attraverso la realizzazione degli interventi prioritari in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione, proseguendo, altresì, nelle attività di monitoraggio, con particolare attenzione alle opere programmate per l'EXPO 2015;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici. Potenziamento delle attività di vigilanza in materia;
3. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa" per l'incremento dell'offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le regioni e gli enti locali. Riqualficazione organica delle città;
4. Interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei comparti infrastrutturali di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.
6. Attuazione delle nuove misure per le opere di interesse strategico di cui all'art. 41 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito nella legge 22 dicembre 2011, n. 214.

In tale ambito, al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, sono assegnati i seguenti obiettivi strategici:

-Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi in materia di infrastrutture stradali;

- *Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche;*
- *Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie*

Priorità politica 2 – Incremento di efficienza nel sistema dei trasporti

Aree di intervento:

1. Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto, anche attraverso una maggiore competizione fra gli operatori, ai fini di una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
2. Interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale, anche alla luce delle nuove norme introdotte con il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216;
3. Sostegno del trasporto marittimo, con riguardo alle autostrade del mare, al potenziamento degli impianti e dei servizi portuali, allo sviluppo dell'intermodalità, all'ampliamento dell'autonomia funzionale delle autorità portuali con contestuale potenziamento del controllo ministeriale. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;
4. Rafforzamento delle misure tese al rilancio del trasporto aereo, nell'ambito di un Master Plan dell'offerta aeroportuale quale Piano di Impresa Paese nel settore;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei settori dei servizi di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

In tale ambito, al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici sono assegnati i seguenti obiettivi strategici:

- *Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali*
- *Miglioramento dei servizi di trasporto*

Priorità politica 3 - Sicurezza

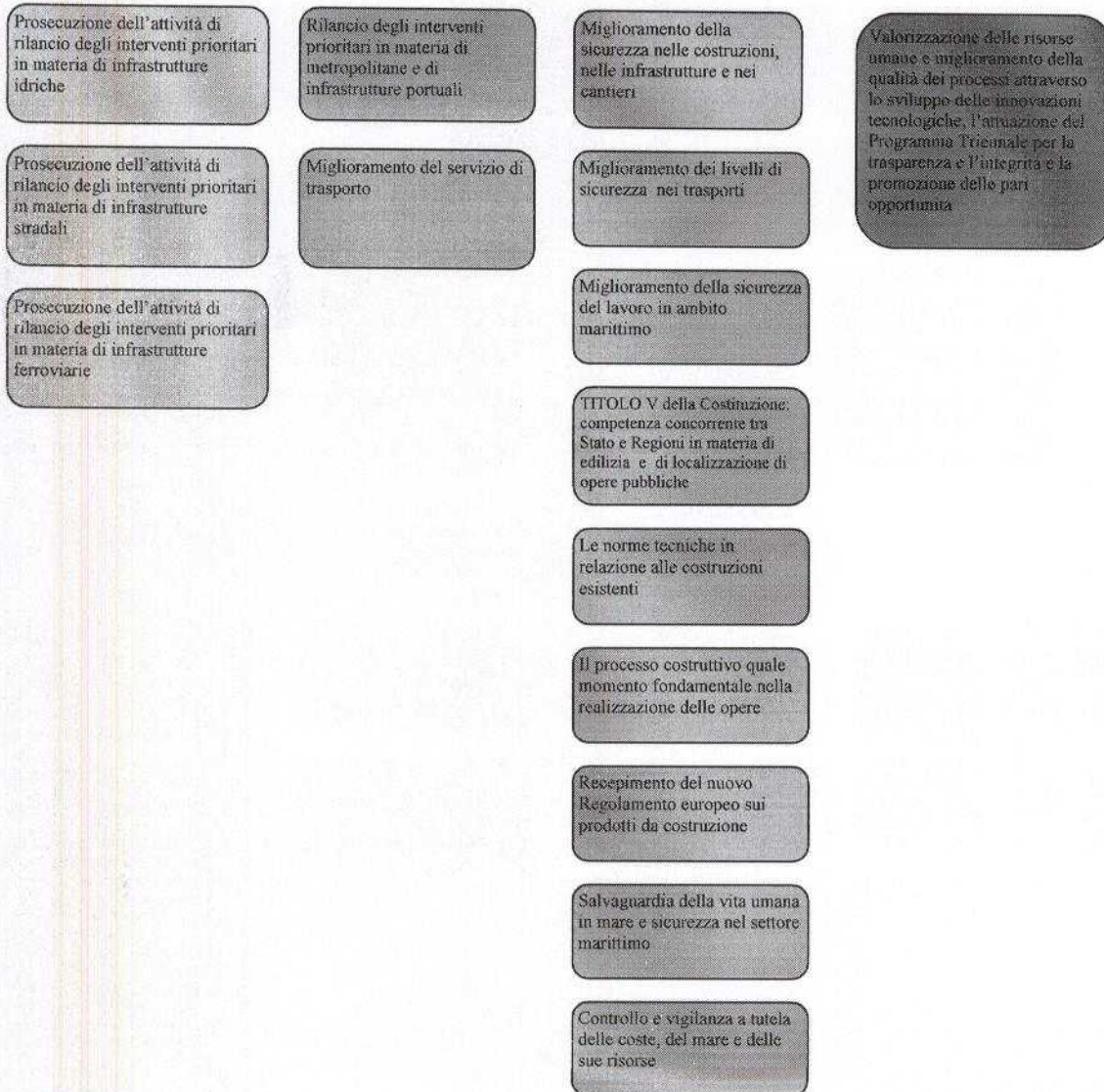
Aree di intervento:

1. Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, in particolare nella modalità stradale;
2. Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture, nei cantieri ed in particolare negli edifici scolastici pubblici;
3. Vigilanza delle coste;
4. Salvaguardia della vita umana in mare.

In tale ambito, al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, è assegnato l'obiettivo strategico:



OBIETTIVI STRATEGICI



6. DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI

Ciascuno degli obiettivi strategici indicati al punto 5, è articolato in uno o più obiettivi operativi, così assegnati :

Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale

L'obiettivo strategico: *“Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche è attuato attraverso l'obiettivo operativo “Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso agli interventi relativi alle reti idriche, già finanziate ed in corso di esecuzione”.*

L'obiettivo strategico *“Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali”* è articolato in tre obiettivi operativi:

- a) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ANAS, già finanziate ed in corso di esecuzione;*
- b) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere delle Concessionarie autostradali, già finanziate ed in corso di esecuzione”;*
- c) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate agli Enti pubblici, già finanziate ed in corso di esecuzione”.*

L'obiettivo strategico *“Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie”* è attuato attraverso l'obiettivo operativo *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI, già finanziate ed in corso di esecuzione”.*

L'obiettivo strategico *“Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri”* è articolato in due obiettivi operativi :

- a) *“Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti e delle opere di derivazione da invasi tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena”; esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari al fine di valutare lo stato della diga e dell'intero invaso;*
- b) *“Coordinamento dei Provveditorati interregionali in materia di messa in sicurezza, prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici”.*

L'obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità”* è articolato in due obiettivi operativi :

- a) *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità”;*
- b) *“Promozione delle pari opportunità - Adozione del Piano triennale per le azioni positive, previsto dal D. Lgs. n. 198/2006”.*

Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici

L'obiettivo strategico *“Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali”* è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa, già finanziate ed in corso di esecuzione”;*
- b) *“Intensificazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali, già finanziate ed in corso di esecuzione”.*

L'obiettivo strategico *“Miglioramento dei servizi di trasporto”* è attuato attraverso l'obiettivo operativo *“Trasferimento alle Regioni ed agli enti locali di risorse finanziarie per investimenti per il Trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali”.*

L'obiettivo strategico *“Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”* è articolato in tre obiettivi operativi:

- a) *“Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi”;*
- b) *“Prosecuzione dei controlli su strada”;*
- c) *“Attuare progetti sperimentali di educazione stradale nelle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado”.*

L'obiettivo strategico *“Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo”* è attuato attraverso l'obiettivo operativo *“Promozione dell'applicazione di normative internazionali (convenzione IMO e di Hong Kong 2009 per il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente) e comunitarie nonché miglioramento dell'operatività del lavoro nelle attività di riparazione navale”.*

L'obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'Attuazione delle iniziative previste nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità* è articolato in tre obiettivi operativi:

- a) *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità”;*

- b) *“Realizzazione di un cloud privato tra le sedi dell’Amministrazione (Artenomentana) con delocalizzazione delle procedure e dei dati e fornitura di servizi on demand;*
- c) *“Misurazione della Customer Satisfaction degli utenti dei Call Center dell’Ufficio Centrale Operativo.*

| |
|---|
| Consiglio superiore dei lavori pubblici |
|---|

L’obiettivo strategico *“TITOLO V della Costituzione: competenza concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche”* è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Redazione di un documento propedeutico alla formulazione di una proposta normativa sul riordino del rilascio dei titoli abilitativi”;*
- b) *“Processi decisionali sulle opere pubbliche”.*

L’obiettivo strategico *“Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti”* è attuato attraverso l’obiettivo operativo *“Redazione di linee guida di approfondimento della formazione tecnica sul patrimonio edilizio esistente;*

L’obiettivo strategico *“Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere”* è attuato attraverso l’obiettivo operativo *“Definizione ed inquadramento delle modalità realizzative delle nuove costruzioni”.*

L’obiettivo strategico *“Recepimento del nuovo Regolamento Europeo sui prodotti da costruzione”* è attuato attraverso l’obiettivo operativo *“Redazione di una bozza di regolamento per il recepimento del “nuovo Regolamento Europeo del 9 marzo 2011, n.305”.*

L’obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l’attuazione del Programma Triennale per la trasparenza e l’integrità e la promozione delle pari opportunità”* è attuato attraverso l’obiettivo operativo *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l’integrità”.*

| |
|---|
| Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto |
|---|

L’obiettivo strategico *“Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo”*, è articolato in cinque obiettivi operativi:

- a) *“Mantenimento in efficienza dell’organizzazione SAR;*

- b) *“Controlli in materia di Safety e Security;*
- c) *“Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo”;*
- d) *“Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo”;*
- e) *“Gestione del settore concernente il personale marittimo”.*

L’obiettivo strategico *“Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse”*, articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Vigilanza e controlli sul demanio marittimo, in mare e nei porti;*
- b) *“Tutela dell’ambiente marino, delle risorse ittiche e del patrimonio archeologico sommerso ”;*

L’obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l’attuazione del Programma Triennale per la trasparenza e l’integrità e la promozione delle pari opportunità”* è attuato attraverso l’obiettivo operativo *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l’integrità”.*

I contenuti, i risultati attesi, gli indicatori, le azioni da compiere nonché i pesi attribuiti a ciascun obiettivo operativo sono dettagliati nelle schede contenute nell’Allegato tecnico.

6.1 Obiettivi assegnati al personale dirigenziale

Gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale si pongono in stretta correlazione e coerenza con gli obiettivi strategici ed operativi indicati al paragrafo precedente e sono individuati nell’ambito del processo descritto al paragrafo 7.

I contenuti, i risultati attesi ed i relativi *target*, gli indicatori, nonché i pesi attribuiti agli obiettivi conferiti al personale dirigenziale, sono dettagliati nelle schede contenute nell’Allegato tecnico.

7. IL PROCESSO SEGUITO E LE AZIONI DI MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE

7.1 Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano

Sintesi del processo seguito e soggetti coinvolti

| | FASE DEL PROCESSO | SOGETTI COINVOLTI | ARCO TEMPORALE (MESI) | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|-------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|---|---|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | | | |
| 1 | Definizione dell'identità dell'organizzazione | Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Analisi del contesto esterno e interno | Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| 3 | Definizione degli obiettivi strategici e delle strategie | Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | |
| 4 | Definizione degli obiettivi e dei piani operativi | Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza, personale | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | |
| 5 | Comunicazione del piano all'interno e all'esterno | OIV | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

7.1.1 Programmazione degli obiettivi strategici ed operativi.

L'attività programmatrice ha inizio nel mese di gennaio. L'OIV, sulla scorta del Programma di Governo, della Decisione di Economia e Finanza, della Legge di stabilità, del bilancio di previsione, delle direttive della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dell'ultima direttiva del Ministro, procede ad una prima individuazione delle priorità politiche e alla predisposizione della bozza di lavoro dell'atto di indirizzo. Nei mesi di gennaio e febbraio, nella logica della programmazione partecipata, le priorità politiche e i criteri generali per l'allocatione delle risorse finanziarie – da effettuarsi in sede di formazione dello stato di previsione del Ministero – vengono anticipate, nel corso di appositi incontri di condivisione, ai titolari dei Centri di responsabilità amministrativa, di seguito "CRA", al fine di recepirne contributi e suggerimenti volti a garantire:

- la piena armonia tra gli obiettivi previsti dal Programma di Governo e quelli legati all'attività istituzionale del Ministero;
- l'assoluta coerenza fra il ciclo di programmazione strategica e il ciclo di programmazione finanziaria.

Alla fine del mese di febbraio è attuata la “fase discendente”: il Ministro emana l’atto di indirizzo concernente l’individuazione delle priorità politiche da realizzarsi nell’anno successivo.

Il periodo marzo-settembre è dedicato alla messa a punto degli obiettivi da parte dei titolari dei CRA – coadiuvati, nella logica della programmazione partecipata, dall’OIV – che, per garantire l’assoluta coerenza fra il ciclo di programmazione strategica ed il ciclo di programmazione finanziaria, provvedono alla predisposizione contestuale delle Note integrative al bilancio di previsione, illustrandone i contenuti nel corso degli incontri di condivisione. Le Note integrative, infatti, su iniziativa dell’OIV, la collaborazione dei CRA e la condivisione con l’Ufficio Centrale di Bilancio e la Ragioneria Generale dello Stato, sono divenute, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo strumento che consente di riconciliare le Missioni ed i Programmi di cui alla legge n. 196 del 2009, con gli Obiettivi e gli Indicatori di cui al decreto legislativo n. 150 del 2009, così come, peraltro, previsto dall’articolo 21, comma 11, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Gli indicatori, in particolare, sono scelti fra quelli contenuti nel Piano della performance dell’anno finanziario cui si riferiscono le Note integrative e che meglio rappresentano l’Obiettivo ed il Programma cui si riferiscono. Sempre in tema di salvaguardia della coerenza fra il ciclo di bilancio ed il ciclo di programmazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha adottato le necessarie misure di coordinamento fra l’OIV ed il Nucleo di analisi e di valutazione della spesa.

Entro la fine del mese di settembre è attuata la “fase ascendente”: i titolari dei CRA propongono al Ministro gli obiettivi strategici destinati a realizzare le priorità politiche, indicando i conseguenti obiettivi operativi nonché, ove ricorra il caso, i programmi d’azione a questi correlati, previa verifica delle risorse umane, finanziarie, materiali e tecnologiche effettivamente disponibili, anche alla stregua, per quanto attiene alle risorse finanziarie, dei dati contenuti nel progetto di bilancio annuale di previsione.

La proposta dei titolari dei CRA si sostanzia in cinque obiettivi strategici, articolati su un orizzonte triennale. I correlati obiettivi operativi, che individuano le fasi dell’obiettivo strategico che si concludono nell’anno, sono corredati da indicatori che consentono una puntuale misurazione dei risultati conseguiti, fanno riferimento a tempi certi di realizzazione, esplicitano le linee di attività del sistema di controllo di gestione ad essi riferibili.

I mesi di ottobre e novembre sono dedicati alla fase di definitivo “consolidamento” degli obiettivi strategici, che vede impegnati, nella logica di programmazione partecipata, l’OIV e i CRA.

Il mese di dicembre è dedicato alla stesura della direttiva generale sull'attività amministrativa e la gestione per l'anno successivo. La fase di "consolidamento" e la fase di stesura della direttiva risentono dell'andamento dei lavori del disegno di legge di stabilità.

Entro 10 giorni dalla pubblicazione della legge finanziaria, il Ministro emana la direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione, che conclude l'attività di programmazione strategica e dà avvio all'attività di controllo dei risultati. La direttiva generale definisce, nel quadro dei principi generali di parità e di pari opportunità previsti dalla legge, le priorità politiche delineate all'inizio dell'attività di programmazione, traducendole, sulla base delle risorse allocate nel bilancio approvato dal Parlamento, in obiettivi strategici delle unità dirigenziali di primo livello, articolati in obiettivi operativi da raggiungere attraverso programmi di azione e progetti, recanti l'indicazione delle fasi di realizzazione degli obiettivi, delle relative scadenze, delle strutture organizzative coinvolte, delle linee di attività del sistema di controllo di gestione interessate, delle risorse umane e finanziarie e degli indicatori; specifica i meccanismi e gli strumenti di monitoraggio e valutazione dell'attuazione; dà contezza dello stato di realizzazione degli obiettivi contenuti nella precedente direttiva

Il procedimento descritto è riepilogato nella tabella seguente.

| FASI | Risultati (<i>intermedi e di base</i>) | ATTORI COINVOLTI | NORMATIVA/STRUMENTI | SCADENZA |
|----------------------|---|------------------|---|--------------|
| Fase discendente | <i>Bozza di lavoro dell'atto di indirizzo</i> | OIV | Programma di Governo DEF Atto di indirizzo precedente Legge di stabilità Bilancio di previsione | 31 gennaio |
| | <i>Bozza definitiva dell'Atto di indirizzo</i> | OIV CRA | Incontri di condivisione | 20 febbraio |
| | Emanazione Atto di indirizzo | Ministro | | 28 febbraio |
| Fase ascendente | Proposta obiettivi strategici, operativi programmi d'azione, Indicatori | CRA OIV | Compilazione schede Incontri di condivisione | 30 settembre |
| Consolidamento | Definizione obiettivi strategici, operativi, programmi d'azione ed indicatori | OIV CRA | Esame definitivo schede Incontri di condivisione | 30 novembre |
| Emanazione Direttiva | <i>Predisposizione Direttiva</i> | Ministro OIV | | 15 dicembre |
| | Emanazione Direttiva | Ministro | Atto di indirizzo, esiti della fase di consolidamento | 10 gennaio |

Va sottolineato, peraltro, che, nel mese di settembre 2012, si è svolto il primo incontro con i rappresentanti degli *stakeholder*, già individuati dal Ministero nel corso del 2011.

In quell'occasione, che ha dato formalmente avvio all'attività di "rendicontazione sociale" da parte del Ministero (iniziativa attivata per la prima

volta nell'ambito di una pubblica amministrazione centrale), è stata concertata l'apertura del Tavolo per la stesura del "bilancio sociale".

Tale documento rappresenta lo strumento con il quale il Ministero intende dar conto ai cittadini del proprio operato, dei risultati conseguiti con le risorse pubbliche utilizzate, delle ricadute sociali della propria attività istituzionale.

Nell'ambito dei lavori del predetto tavolo, gli *stakeholder*, parteciperanno, pertanto, unitamente ai Centri di responsabilità amministrativa ed all'OIV, alla predisposizione degli obiettivi strategici per l'anno 2014.

7.1.2 Programmazione degli obiettivi delle strutture organizzative

In coerenza con i tempi e le fasi della programmazione strategica, ha luogo la programmazione degli obiettivi delle strutture organizzative.

Entro la metà del mese di ottobre, il dirigente di seconda fascia, d'intesa col proprio personale, definisce le proposte di obiettivi da assegnare alla struttura e da perseguire nell'anno successivo, previo censimento delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili.

Tali proposte sono formulate tenendo conto delle linee di attività di maggiore rilevanza tra quelle svolte dall'unità organizzativa, desumibili dal sistema informativo per il controllo di gestione (SIGEST). Può trattarsi di linee di attività correlate sia ad obiettivi strutturali sia ad obiettivi strategici.

Le proposte sono presentate al dirigente di prima fascia e con lo stesso condivise entro la fine del mese di ottobre, con l'indicazione dei pesi rispetto ai quali è definito il calcolo per la valutazione dei risultati.

Entro il mese di novembre, i dirigenti di prima fascia consolidano gli obiettivi con i titolari dei CRA, procedendo, in particolare:

- alla verifica della significatività degli obiettivi proposti;
- alla individuazione di eventuali obiettivi trasversali, ovvero di obiettivi che abbiano implicazioni sulle attività svolte da altri;
- all'eventuale definizione, a partire dalle considerazioni precedenti, di un insieme di obiettivi nuovi e di obiettivi suscettibili di variazione, da rinegoziare con i dirigenti di seconda fascia;
- alla definitiva approvazione degli obiettivi.

Nel mese di dicembre, i titolari del CRA ed i dirigenti di prima fascia predispongono le bozze delle direttive per l'assegnazione di obiettivi e risorse, rispettivamente, ai dirigenti di prima fascia e ai dirigenti di seconda fascia.

Entro 10 giorni dall'emanazione della Direttiva ministeriale concernente gli indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, i titolari dei CRA emanano la direttiva per l'assegnazione delle risorse ai dirigenti di prima fascia, precisando, contestualmente, gli obiettivi oggetto di valutazione ed i pesi relativi.

Entro 10 giorni dall'emanazione del decreto dei titolari dei CRA, i dirigenti di prima fascia emanano la direttiva per l'assegnazione delle risorse alle proprie unità organizzative, precisando gli indicatori degli obiettivi oggetto di valutazione ed i pesi relativi.

Entro il successivo 31 gennaio, il Ministro emana il Piano della performance, che contiene gli obiettivi di tutte le direttive emanate.

I medesimi obiettivi, corredati dagli indicatori e dai pesi corrispondenti, sono inseriti nel Sistema di controllo di gestione (SIGEST) per le successive fasi di monitoraggio, misurazione e valutazione.

7.2 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI BILANCIO

Al fine di assicurare la coerenza ed il collegamento tra gli obiettivi presenti nel Piano della performance e la programmazione economico-finanziario e di bilancio, richiesti sia dal D.Lgs. n.150 del 2009⁵, nel corso della programmazione che segue alla "fase discendente", fissata per il periodo marzo – settembre, si tiene conto delle proposte dell'Amministrazione al MEF, in vista della stesura delle note integrative. Nella "fase ascendente", fissata per la fine del mese di settembre, i titolari dei CRA, nel proporre al Ministro gli obiettivi strategici destinati a realizzare le priorità politiche, tengono conto, per quanto attiene alle risorse finanziarie, dei dati contenuti nelle note integrative trasmesse ai fini della composizione del progetto di bilancio annuale di previsione. Nelle fasi di "consolidamento" e di successiva stesura della direttiva annuale, fissate per i mesi di novembre e dicembre, si tiene conto dell'andamento dei lavori del disegno di legge di stabilità.

Ciò consente di inserire, in ciascuna scheda di programmazione contenuta nel Piano della performance, le risorse finanziarie ed il macro obiettivo di nota integrativa, cui afferiscono gli obiettivi contenuti nella scheda.

⁵ Cfr. art. 4, comma 2, lettera b), articolo 5, comma 2, lettera g, articolo 10, comma 1, lettera a).

Inoltre, allo scopo di garantire il collegamento tra gli indicatori inseriti nella Nota integrativa al bilancio di previsione ed *“il sistema di indicatori e obiettivi adottati da ciascuna amministrazione per le valutazioni previste dalla legge 4 marzo 2009, n. 15, e dai successivi decreti attuativi”*, così come previsto dall'articolo 21, comma 11, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, gli indicatori riportati nella Nota integrativa sono scelti fra quelli contenuti nel Piano della performance dell'anno finanziario cui si riferiscono le Note integrative e che meglio rappresentano l'Obiettivo ed il Programma cui sono associati.

7.3 AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE

Il ciclo di gestione della performance è stato introdotto nella struttura organizzativa del Ministero nella seconda metà del 2009, con l'attività di programmazione degli obiettivi 2010 sfociata nel Piano della performance approvato con decreto n. 66 del 29 gennaio 2010.

Il grado di maturità ed il livello di assimilazione delle modalità operative si differenziano in relazione alle singole fasi di cui il ciclo si compone.

7.3.1. Prima fase. Definizione e assegnazione degli obiettivi che si intendono raggiungere, dei valori attesi di risultato e dei rispettivi indicatori

La fase risulta completamente assorbita dal personale dirigenziale, oggetto di due tornate formative, nel 2009 e nel 2010, a cura dell'OIV.

7.3.2. Seconda fase. Collegamento tra gli obiettivi e l'allocatione delle risorse

La fase è ormai completamente stabilizzata, come si è già specificato al paragrafo 7.2, al quale si rinvia.

7.3.3 Terza fase. Monitoraggio in corso di esercizio e attivazione di eventuali interventi correttivi

La fase è ormai completamente stabilizzata, anche a motivo del fatto che il sistema di controllo di gestione è attivo dal 2004 e che i connessi meccanismi di monitoraggio sono stati integralmente assorbiti dal personale, nell'arco dei sette anni di utilizzazione del sistema.

L'OIV effettua il monitoraggio dell'attuazione della direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione, acquisendo ogni trimestre, per il tramite del sistema di controllo strategico (SISTRA), i dati necessari dai CRA.

Il monitoraggio rileva, nel corso dell'esercizio ed alla fine dello stesso, lo stato di realizzazione degli obiettivi, identificando gli eventuali scostamenti, le relative cause e gli interventi correttivi adottati, allo scopo di valutare l'adeguatezza delle scelte compiute in sede di attuazione dei piani, programmi e altri strumenti di determinazione dell'indirizzo politico, in termini di congruenza tra risultati conseguiti e obiettivi raggiunti.

Nei mesi di aprile, luglio, ottobre e gennaio, l'OIV, nella logica della valutazione partecipata, sottopone, nel corso di appositi incontri, gli esiti del monitoraggio di periodo a ciascun CRA, allo scopo di approfondire le cause degli scostamenti e le modalità degli interventi correttivi adottati, nonché al fine di acquisire la documentazione a sostegno ritenuta necessaria, prima di riferirne gli esiti al Ministro.

In coerenza con i tempi e le fasi della misurazione e valutazione degli obiettivi strategici, ha luogo la misurazione e valutazione degli obiettivi assegnati alle strutture organizzative ed inseriti nel Sistema di controllo di gestione.

I responsabili delle unità organizzative, i dirigenti di prima fascia e i titolari dei CRA effettuano il monitoraggio degli obiettivi conferiti alle unità organizzative di competenza, acquisendo ogni trimestre, per il tramite del sistema informativo per il controllo di gestione (SIGEST), i dati necessari.

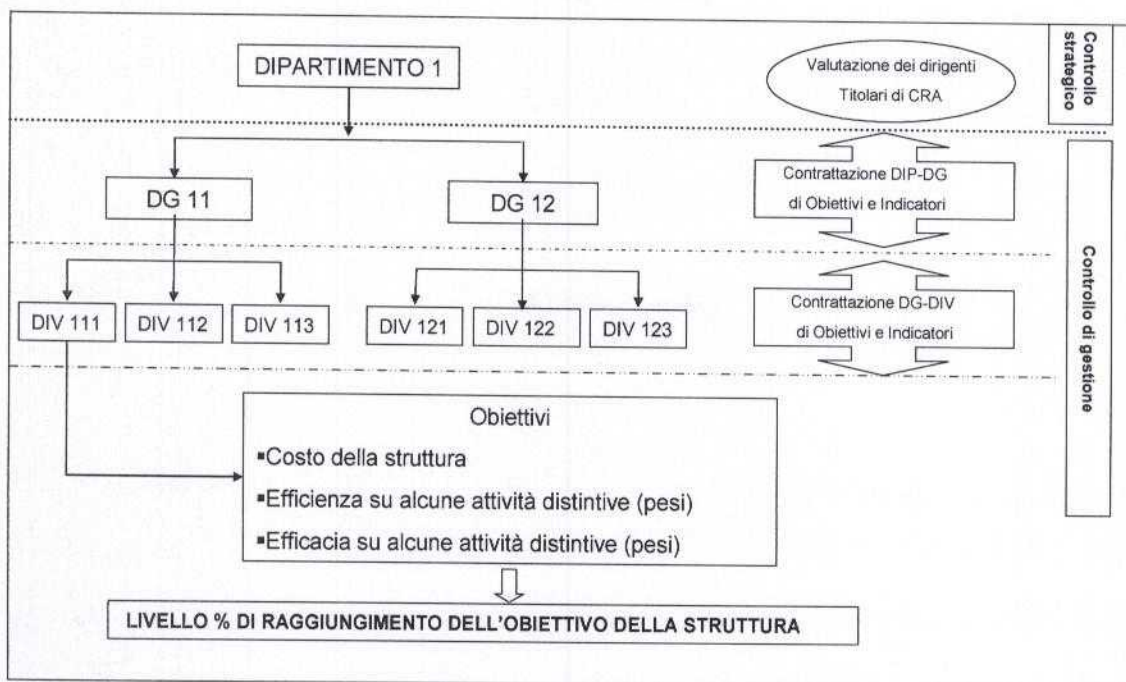
7.3.4. Quarta fase. Misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale.

La valutazione della performance organizzativa è effettuata dall'OIV, all'esito del monitoraggio finale, estraendo i risultati dal SIGEST, in forma di percentuale di raggiungimento degli obiettivi programmati, ed attribuendoli:

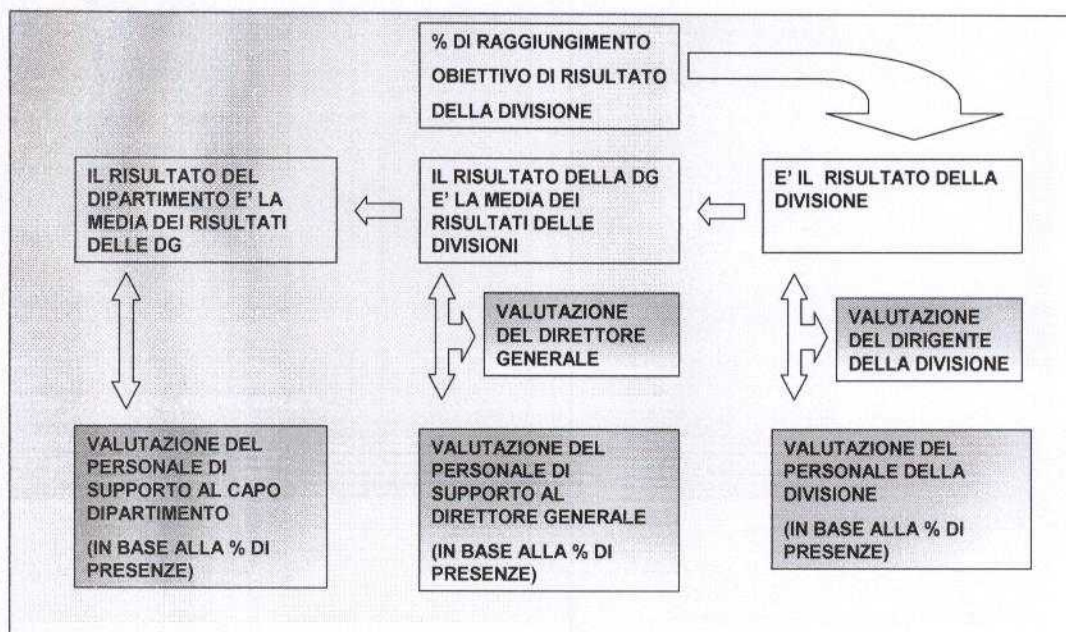
- in via diretta, alle strutture organizzative cui si riferiscono;
 - quale media dei risultati, alla Direzione generale cui afferiscono;
- con le modalità e nei tempi fissati dal Sistema di misurazione e valutazione della performance del Ministero.

La misurazione e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi dei dirigenti di prima e di seconda fascia e del personale con qualifica non

dirigenziale avvengono con gli strumenti e le modalità operative del controllo di gestione.



Il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati all'unità organizzativa ha effetto diretto sulla valutazione individuale dei dirigenti di prima e di seconda fascia e del personale con qualifica non dirigenziale.



A tale scopo, all'esito del monitoraggio finale, entro il 28 gennaio, i responsabili delle unità organizzative predispongono una sintetica relazione

sull'attività svolta nel corso dell'anno, tesa ad illustrare, in particolare, le motivazioni del mancato o parziale conseguimento degli obiettivi assegnati.

Di tali motivazioni tengono conto i Dirigenti, ai fini della valutazione individuale.

Il modello di valutazione dei comportamenti organizzativi dei dirigenti titolari di centro di responsabilità e dei dirigenti di prima e di seconda fascia prevede descrittori relativi:

- al contributo organizzativo ed alla gestione delle risorse;
- all'integrazione personale nell'organizzazione;
- al problem solving.

Il modello di valutazione dei comportamenti organizzativi del personale con qualifica non dirigenziale introdotto con il D.M. 274/5.OIV del 10 settembre 2010 risulta in fase di revisione, nel nuovo schema del Manuale operativo vengono previste cinque tipologie di descrittori distinti per ciascuna delle Aree funzionali - Prima - Seconda - Terza di cui all'articolo 6 del CCNL Comparto Ministeri 2006-2009.

La valutazione complessiva della performance individuale è espressa in forma numerica come somma del punteggio attribuito al grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati (massimo 75 punti) e del punteggio attribuito alla valutazione dei comportamenti organizzativi (massimo 25 punti).

8. INTEGRAZIONE TRA GLI STRUMENTI DI AVVIO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE

L'integrazione tra il Piano della performance, il Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità (del quale è in corso l'aggiornamento per il triennio 2013-2015) e gli standard di qualità (di recente aggiornati con D.M. 20 dicembre 2012, n. 467) è, allo stato, assicurata mediante il conferimento, a tutti i Centri di responsabilità dell'obiettivo operativo "*Attuazione delle iniziative previste nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità*" (v. Allegati tecnici), nell'ambito dell'obiettivo strategico "*Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche*".

Le fasi nelle quali, per l'anno 2013, si articola il programma d'azione dell'obiettivo sono riferite:

- 1) alla trasmissione dei dati da pubblicare, previsti nel Programma, per il caricamento e la messa in linea nel sito istituzionale;
- 2) all'individuazione di obiettivi di ricaduta sociale, condivisa con gli *stakeholder*;
- 3) alla trasmissione all'OIV dei dati di monitoraggio degli standard di qualità.