



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

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

VISTO, in particolare, l'articolo 10, comma 1, lettera b), del medesimo decreto legislativo n. 150/2009, in base al quale le amministrazioni pubbliche redigono e pubblicano annualmente, entro il 30 giugno, la Relazione sulla *performance*, approvata dall'Organo di indirizzo politico e validata dall'Organismo indipendente di valutazione, il quale evidenzia, a consuntivo, con riferimento all'anno precedente, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati;

VISTO, inoltre, l'articolo 15, comma 2, lettera b), del citato decreto legislativo n. 150/2009, che dispone che la Relazione sulla *performance* è definita dall'Organo di indirizzo politico in collaborazione con i vertici della stessa;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, con il quale è stato emanato il "Regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 giugno 2022, n. 115;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 21 ottobre 2022 di nomina del Sen. Matteo Salvini a Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

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

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 2022 di nomina del Sen. Matteo Salvini a Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, con il quale è stato approvato il "Sistema di misurazione e valutazione della *performance*" e successive modificazioni;

VISTO il decreto ministeriale 27 gennaio 2022, n. 21 di adozione del Piano della Performance 2022-2024, registrato alla Corte dei conti il 4 febbraio 2022, foglio 153, con il quale è stato approvato, per il triennio 2022-2024, il Piano della *performance*, documento programmatico triennale, che individua gli indirizzi e gli obiettivi triennali ed annuali e definisce gli indicatori per la misurazione e la valutazione della *performance* organizzativa e individuale;

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



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

VISTE le “*Linee guida per la Relazione annuale sulla performance*”, n. 3 emanate dal Dipartimento della funzione pubblica nel mese di novembre 2018;

VISTI i risultati conseguiti dalle strutture organizzative del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in relazione agli obiettivi assegnati per l’anno 2022,

DECRETA

Articolo unico

Ai sensi e per gli effetti degli articoli 10 e 15 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, e successive modificazioni, è approvata l’allegata Relazione sulla *performance* 2022.

Sen. Matteo Salvini



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**RELAZIONE
SULLA PERFORMANCE
2022**

GIUGNO 2023

INDICE

RIFERIMENTI NORMATIVI	1
1. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DEL MINISTERO	1
1.1 Organizzazione	1
1.2 Funzioni e compiti	4
2. SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI.....	5
2.1 Effetto degli obiettivi specifici sui BES	6
3. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE.....	11
3.1 Contesto esterno.....	11
3.2 Contesto interno e stato delle risorse	11
4. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA.....	19
4.1 Obiettivi specifici.....	19
4.2 Obiettivi individuali	29
4.3 Performance organizzativa complessiva.....	29
5. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE.....	34
5.1. Procedimento.....	34
5.2 Aggiornamenti del Sistema di misurazione e valutazione	34

RIFERIMENTI NORMATIVI

La presente relazione è redatta ai sensi degli articoli 10, comma 1, lettera b), e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150, di seguito “Decreto”, come modificato dal decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 74, tenendo conto delle “Linee guida per la Relazione annuale sulla performance” emanate dal Dipartimento della funzione pubblica nel mese di novembre 2018.

L’articolo 10, comma 1, del Decreto prevede, infatti, che le amministrazioni pubbliche, entro il 30 giugno di ogni anno, redigano e pubblichino, sui propri siti istituzionali, la Relazione sulla performance, che è approvata dall’organo di indirizzo politico-amministrativo, ai sensi dell’articolo 15, comma 2, del Decreto, e validata dall’Organismo indipendente di valutazione, ai sensi dell’articolo 14, comma 4, lettera c) del Decreto. Essa evidenzia, a consuntivo, con riferimento all’anno precedente, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati ed alle risorse, con rilevazione degli eventuali scostamenti e il bilancio di genere realizzato.

1. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DEL MINISTERO

1.1 Organizzazione

Nell’anno 2022, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti¹, così denominato dal 12 novembre 2022, ai sensi dell’articolo 5 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla Legge 16 dicembre 2022, n. 204, ha operato sulla base dell’assetto organizzativo e funzionale delineato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190, con il quale è stato emanato il nuovo “Regolamento recante l’organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” e dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 191, con il quale è stato emanato il nuovo “Regolamento di organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti”.

Il Ministero ha operato con una struttura dipartimentale articolata in sei Centri di responsabilità amministrativa:

- Centro di responsabilità n. 1 - Gabinetto;
- Centro di responsabilità n. 2 - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali
- Centro di responsabilità n. 3 - Dipartimento per la mobilità sostenibile;
- Centro di responsabilità n. 4 - Capitanerie di porto;
- Centro di responsabilità n. 5 - Consiglio superiore dei lavori pubblici
- Centro di responsabilità n. 6 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici.

¹ La precedente denominazione del Dicastero, ovvero “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”, è stata sostituita dalla denominazione “Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”

Con decreto ministeriale 30 novembre 2021, n. 481, sono stati, infine, rimodulati il numero e i compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale.

Presso i tre Dipartimenti sono incardinati 26 Uffici dirigenziali di livello generale, di cui 15 in sede centrale ed 11 in sede decentrata e periferica.

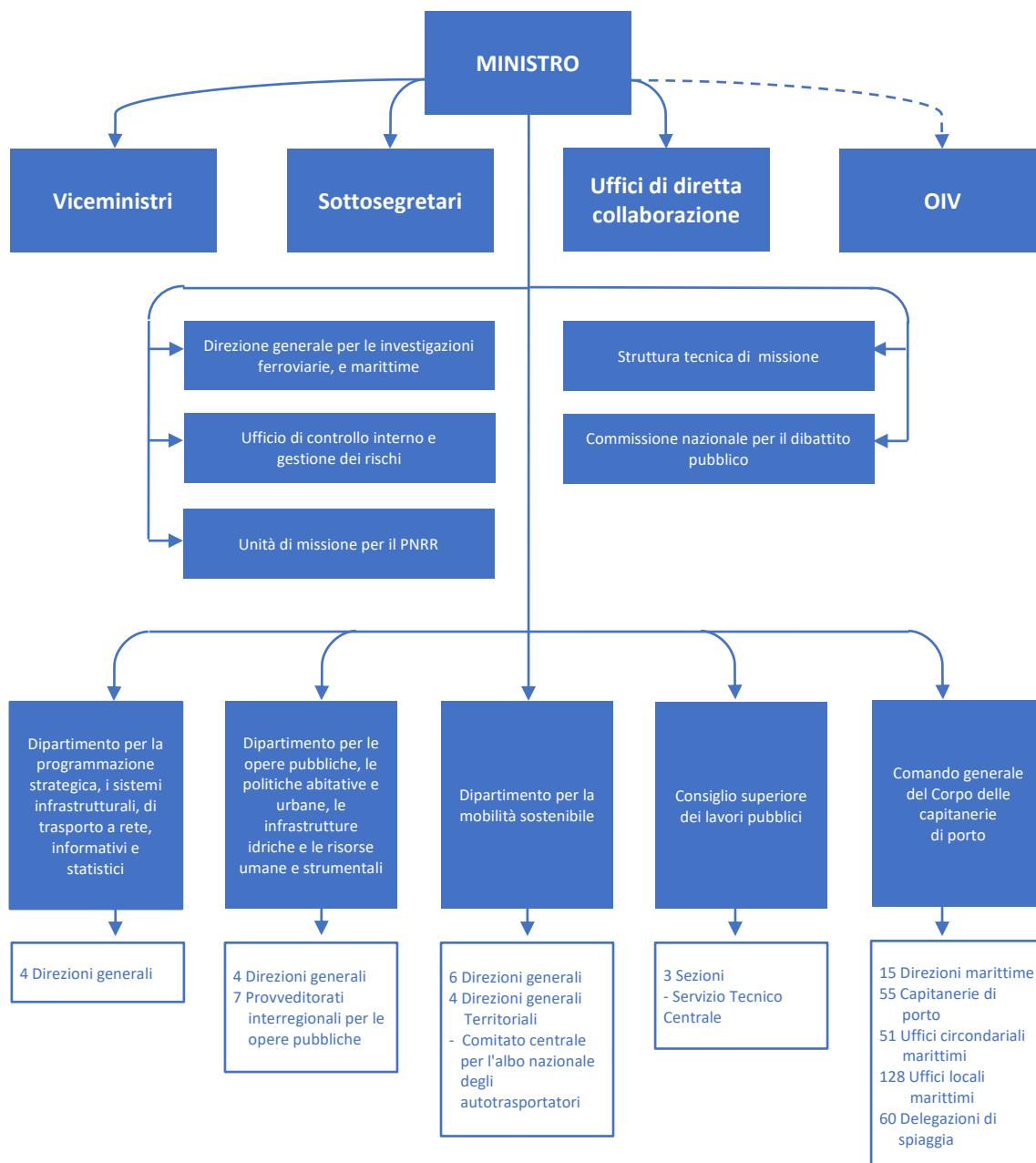
Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, svolge attività di consulenza facoltativa per le Regioni, le Province Autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri Enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. Il Consiglio superiore, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 2006, n. 204, è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa, che ne assicura indipendenza di giudizio e di valutazione.

Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie relative alla ricerca e al soccorso in mare, quale Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo, alla gestione operativa, a livello centrale, del sistema di monitoraggio e di informazione del traffico marittimo e interfaccia unica nazionale per l'arrivo e partenza delle navi, alla sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, alla vigilanza e al controllo operativo in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce, ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190. Le dipendenti Capitanerie di porto svolgono, in sede decentrata, le attribuzioni previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali nelle materie di competenza del Ministero, che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale.

Hanno operato, inoltre, presso il Ministero:

- la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, istituita con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 194, come modificato dai decreti ministeriali 1° luglio 2015, n. 232, e 13 aprile 2016, n. 105, con compiti di indirizzo e pianificazione strategica, impulso, analisi, studio, ricerca, progettazione, supporto ed alta consulenza in materia di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, oltreché di sorveglianza e monitoraggio sulla loro realizzazione;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 10 agosto 2017, n. 162, con compiti in materia di sinistri ferroviari e, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165, con compiti in materia di sinistri marittimi;
- l'Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2021, n.190;
- la Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all' articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che ha il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico, sulla base dell'esperienza maturata;
- l'Unità di missione per il monitoraggio del PNRR in coerenza le disposizioni relative all'attuazione del Piano, istituita con decreto interministeriale 11 ottobre 2021, n. 386.

Il dettaglio dell'articolazione degli uffici e le relative competenze è consultabile nella pagina: "Amministrazione trasparente -> Organizzazione -> Articolazione degli uffici" del sito istituzionale del Ministero (https://trasparenza.mit.gov.it/pagina25_articolazione-degli-uffici.html).



1.2 Funzioni e compiti

Il Ministero svolge le funzioni ed i compiti di spettanza statale, ai sensi dell'articolo 42, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, nelle seguenti aree funzionali:

- 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;
- edilizia residenziale: aree urbane;
- navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e trasporto aereo;
- trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dall'articolo 41 e dallo stesso art. 42, comma 1, del decreto legislativo n. 300 del 1999, ivi comprese le espropriazioni;
- pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
- politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

Svolge, inoltre, funzioni e compiti di monitoraggio, controllo e vigilanza nelle aree predette, nonché funzioni di vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalle concessioni e dai contratti di programma o di servizio.

2. SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI

I risultati oggetto della presente Relazione si riferiscono ai 9 obiettivi specifici, di durata triennale inseriti nel Piano della performance 2022-2024, approvato con decreto ministeriale 27 gennaio 2022, n. 21. Tale documento è confluito nel Piao – Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024, adottato con decreto ministeriale n. 200 del 1° luglio 2022.

Nella tabella che segue viene riportato il grado di realizzazione, per l’anno 2022, degli obiettivi specifici, in base alla media semplice degli indicatori associati.

N.	<i>Obiettivi specifici contenuti nel Piano della performance 2022-2024</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile, potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica, per ridurre le perdite e aumentare le portate	99,49%
2	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l’efficienza	99,36%
3	Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all’efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell’abitare	100%
4	Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall’innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	91,53%
5	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	89,17%
6	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l’efficienza del trasporto di persone e merci	83,10%
7	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale	100%
8	Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (<i>safety e security</i>) mediante l’efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	100%
9	Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell’ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l’efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell’apparato preposto	50%

2.1 Effetto degli obiettivi specifici sui BES

Nei Piani della performance relativi al ciclo di programmazione 2021-2023 e 2022-2024 sono stati associati 9 indicatori di “Benessere equo e sviluppo sostenibile” a tre obiettivi specifici.

Dalle risultanze dell’ultimo rapporto sul Benessere equo e sostenibile (Bes), pubblicato dall’ISTAT il 20 aprile 2023, si illustra nel seguito la tendenza degli indicatori rilevati a consuntivo.

Mortalità per incidenti stradali (15-34 anni)

Rappresenta il tasso di mortalità per incidenti stradali standardizzato con la popolazione europea al 2013 all'interno della classe di età 15-34 anni, per 10.000 residenti.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
1. Salute	1.6. Mortalità per incidenti stradali (15-34 anni)	ISTAT	↓	↓	↓

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell’ultimo quinquennio disponibile:

2017	2018	2019	2020	2021
0,7	0,7	0,7	0,5	0,6

La mortalità per incidenti stradali dei giovani di 15-34 anni aveva registrato nel 2020 una riduzione imputabile alla minore mobilità sul territorio dovuta alle restrizioni degli spostamenti per contenere la diffusione della pandemia. Tale riduzione, seppur più contenuta, si conferma anche per il 2021 quando la situazione della mobilità, per quanto in via di normalizzazione, non si era ancora del tutto riallineata rispetto ai livelli pre-pandemia.

Grave deprivazione abitativa

Rappresenta la percentuale di persone che vivono in abitazioni sovraffollate e che presentano almeno uno tra i seguenti tre problemi: a) problemi strutturali dell'abitazione (soffitti, infissi, ecc.); b) non avere bagno/doccia con acqua corrente; c) problemi di luminosità.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
4. Benessere economico	4.7 Grave deprivazione abitativa	ISTAT	↓	↓	↓

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:

2017	2018	2019	2020	2021
5,5	5,0	5,0	6,1	5,9

Nel 2021 la percentuale di persone che vivono in grave deprivazione abitativa, cioè in abitazioni sovraffollate o in alloggi privi di alcuni servizi e con problemi strutturali (soffitti, infissi, ecc.) è del 5,9%, lievemente in diminuzione rispetto al 2020 ma ancora a livelli superiori rispetto al 2019.

Qualità dell'aria – Misurazione PM2.5 superiori al limite

Rappresenta la percentuale di misurazioni valide superiori al valore di riferimento per la salute, definito dall'OMS (10 µg/m³), sul totale delle misurazioni valide delle concentrazioni medie annuali di PM2,5 per tutte le tipologie di stazione (traffico urbano e suburbano, industriale urbano e suburbano, fondo urbano e suburbano, rurale).

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
10. Ambiente	10.1. Qualità dell'aria – Misurazione PM2.5 superiori al limite ²	ISTAT	↓	↓	↓

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:

2017	2018	2019	2020	2021
82,4	86,8	81,9	77,4	71,7

In Italia, nel 2021, prosegue la diminuzione della percentuale dei superamenti che si attestano al 71,7% (era il 77,4% nel 2020), dal 2010 – primo anno di disponibilità della serie storica – l'indicatore ha avuto una discesa costante, ad eccezione del 2018. Questo andamento gradualmente positivo è comunque largamente insufficiente al fine di ottenere risultati consistenti in termini di riduzione significativa della mortalità causata dall'inquinamento da PM2,5. Infatti, per soddisfare l'obiettivo indicato nelle linee guida Oms del 2005, sia pur meno ambizioso rispetto a quello indicato nell'aggiornamento del 2021, l'indicatore dovrebbe scendere verso lo zero.

² Il presente indicatore viene preso a riferimento al posto degli indicatori: "Qualità dell'aria urbana – PM10" e "Qualità dell'aria – Biossido di azoto" riportati nel Piano della performance 2022, in quanto tali indicatori non sono più presenti nell'ultima relazione ISTAT.

Emissioni di CO₂ e altri gas climalteranti

Rappresentano le emissioni di anidride carbonica e altri gas climalteranti dell'economia italiana espresse in tonnellate di CO₂ equivalente per abitante.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
10. Ambiente	10.2. Emissioni di CO ₂ e altri gas climalteranti	ISTAT	↓	↓	↓

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:

2017	2018	2019	2020	2021
7,5	7,4	7,3	6,6	7,0

Nel 2021 risalgono le emissioni di CO₂ e degli altri gas climalteranti (o gas effetto serra) prodotti dalle attività economiche, raggiungendo il valore di 7,0 tonnellate di CO₂ equivalente per abitante, recuperando, in parte, la riduzione registrata nel 2020 soprattutto per effetto della diminuzione delle attività nel periodo del lockdown.

Per quanto riguarda l'andamento complessivo si conferma la lieve flessione iniziata nel 2008, anno in cui le tonnellate pro capite emesse erano 9,8.

Soddisfazione per la situazione ambientale

Rappresenta la percentuale di persone di 14 anni e più molto o abbastanza soddisfatte della situazione ambientale (aria, acqua, rumore) della zona in cui vivono.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
10. Ambiente	10.20. Soddisfazione per la situazione ambientale	ISTAT	↑	↑	↑

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:

2018	2019	2020	2021	2022
70,1	69,0	70,1	72,4	70,6

La soddisfazione della situazione dell'ambiente nel luogo di vita scende ai livelli del 2019. Nel 2022 si registra un riallineamento ai valori pre-pandemici della percentuale di italiani che si dichiarano

molto o abbastanza soddisfatti della situazione ambientale nella zona in cui vivono, dopo l'incremento osservato nel biennio 2020-2021: si dichiarano molto o abbastanza soddisfatti il 70,6% delle persone di 14 anni e più.

Posti-Km offerti dal TPL

Rappresenta il prodotto del numero complessivo di km percorsi nell'anno dai veicoli del Tpl per la loro capacità media, rapportato alla popolazione residente (posti-Km per abitante). L'indicatore è riferito ai Comuni capoluogo di provincia e considera le seguenti modalità di Tpl: autobus, tram, filobus, metropolitana, funicolare o funivia (inclusi i servizi ettometrici di navetta a guida automatica), trasporti per vie d'acqua.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
12. Qualità dei servizi	12.6. Posti-Km offerti dal TPL	ISTAT	↑	↑	↑

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:

2016	2017	2018	2019	2020
4675	4602	4582	4626	3622

Nel 2020 si osserva un notevole decremento dei Posti-Km offerti dal TPL. Durante il 2020 e il 2021 i servizi di mobilità -assieme ai servizi sanitari - sono, com'è noto, tra quelli che hanno maggiormente risentito dell'impatto della pandemia e delle misure adottate per il suo contenimento.

Soddisfazione dei servizi di mobilità

Percentuale di utenti di 14 anni e più che hanno espresso un voto uguale o superiore a 8 per tutti i mezzi di trasporto che utilizzano abitualmente (più volte a settimana).

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
12. Qualità dei servizi	12.7. Soddisfazione dei servizi di mobilità	ISTAT	↑	↑	↑

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:




2018	2019	2020	2021	2022
17,8	19,5	19,6	20,5	23,9

Per quanto riguarda la mobilità, l'utilizzo assiduo di mezzi pubblici, dopo la riduzione nel 2020, ha ripreso a crescere ma anche in questo caso non si è ancora tornati ai livelli del periodo pre-pandemico; sicuramente l'incremento dello smart working ha portato a una riduzione di coloro che utilizzano quotidianamente i mezzi pubblici per gli spostamenti casa-lavoro, inoltre le persone hanno modificato le loro abitudini, privilegiando, ad esempio, gli spostamenti a piedi per i tratti brevi. Tra chi li utilizza assiduamente si rileva in aumento il livello di soddisfazione nel ricorso ai mezzi pubblici.

Utenti assidui dei mezzi pubblici

Percentuale di persone di 14 anni e più che utilizzano più volte a settimana i mezzi di trasporto pubblici (autobus, filobus, tram all'interno del proprio comune; pullman o corriere che collegano comuni diversi; treno).

Tendenza attesa sugli indicatori BES (Piano performance 2022-2024)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2022	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024
12. Qualità dei servizi	12.8. Utenti assidui dei mezzi pubblici ³	ISTAT			

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT dell'ultimo quinquennio disponibile:

2018	2019	2020	2021	2022
15,6	15,1	12,5	9,4	11,8

Tornano a crescere gli utenti assidui dei mezzi pubblici. L'11,8% delle persone di 14 anni e più, nel 2022, ha utilizzato assiduamente i servizi pubblici di mobilità, la quota è ritornata a crescere (era il 9,4% l'anno precedente) pur non tornando ai livelli raggiunti negli anni pre-pandemia, quando era intorno al 15%.

³ Il presente indicatore viene preso a riferimento al posto dell'indicatore: "Tempo dedicato alla mobilità" riportato nel Piano della performance 2022, in quanto tale indicatore non è più presente nell'ultima relazione ISTAT.

3. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE

3.1 Contesto esterno

Il quadro economico nel corso del 2022 è stato fortemente influenzato dalla pandemia e dal caro energia. La guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche elevate, il rialzo dei tassi di interesse e il drenaggio di liquidità operato dalle banche centrali hanno fatto affiorare sacche di crisi nel sistema bancario internazionale.

Malgrado una situazione così incerta, l'economia italiana ha mostrato notevole resilienza e vitalità. Nel 2022 il PIL è cresciuto del 3,7 per cento e gli investimenti fissi lordi sono aumentati del 9,4 per cento in termini reali, salendo al 21,8 per cento del PIL, un livello che non si registrava da oltre venti anni. Sebbene la crescita congiunturale del PIL sia rallentata nella seconda metà dello scorso anno, con una lieve contrazione nel quarto trimestre, i più recenti indicatori suggeriscono che già nei primi tre mesi del 2023 sia ripresa la crescita economica. Le indagini presso le imprese, inoltre, segnalano un miglioramento delle attese su ordinativi e produzione e un incremento degli investimenti rispetto allo scorso anno.

La recente riclassificazione dei crediti fiscali legati ai bonus edilizi da parte di ISTAT, in accordo con Eurostat, ha comportato il passaggio dal criterio di cassa a quello di competenza, determinando un notevole peggioramento dell'indebitamento netto (deficit) del 2022, il quale si è attestato all'8,0 per cento del PIL anziché a un valore prossimo all'obiettivo programmatico del 5,6 per cento. Per effetto di tale cambiamento contabile e delle recenti modifiche alla disciplina dei bonus edilizi, l'andamento del deficit della PA tenderà peraltro a migliorare nei prossimi anni.

3.2 Contesto interno e stato delle risorse

Il 22 ottobre 2022 si è insediato ufficialmente l'esecutivo guidato da Giorgia Meloni.

La principale missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti⁴, così denominato dal 12 novembre 2022, ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla Legge 16 dicembre 2022, n. 204, ha ad oggetto la promozione e l'attuazione delle politiche di infrastrutturazione del Paese e di quelle concernenti l'efficientamento, il potenziamento ed il miglioramento dei livelli e delle condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto.

Il personale dipendente del Ministero ha visto un incremento totale di 84 unità fra il 2021 e il 2022. In particolare, si osserva un incremento di 389 unità nella terza area a fronte di una diminuzione di 142 unità nella seconda area e di 176 nella prima. Con riferimento all'ultima dotazione organica definita nel D.L. 121/2021 si osservano la carenza di 38 unità fra i dirigenti di seconda fascia, di 368 unità nella terza area, di 1094 unità nella seconda area e 87 nella prima area.

Informazioni di dettaglio sono rese disponibili nelle tabelle riportate di seguito.

⁴ La precedente denominazione del Dicastero, ovvero "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili", è stata sostituita dalla denominazione "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Dotazione organica (D.L. 10 settembre 2021, n. 121), consistenza del personale in servizio al 31 dicembre degli anni 2021 e 2022, variazioni fra le due annualità e scostamenti rispetto alla dotazione organica.

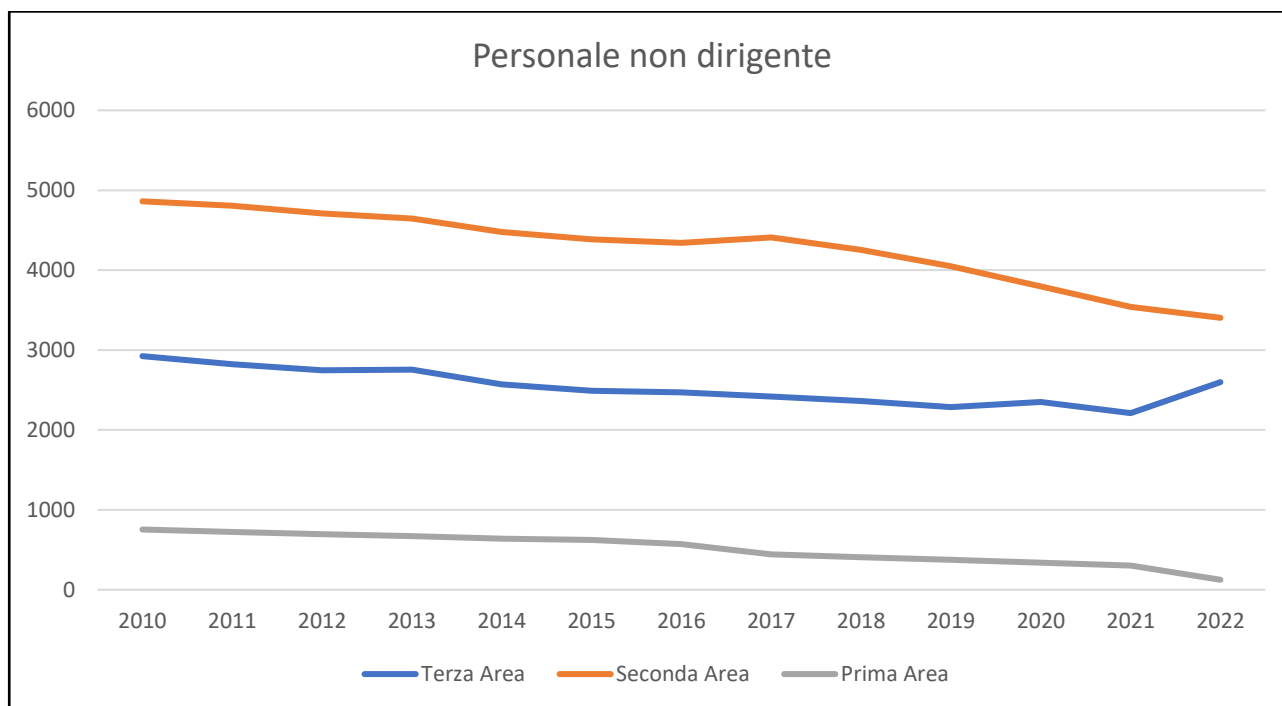
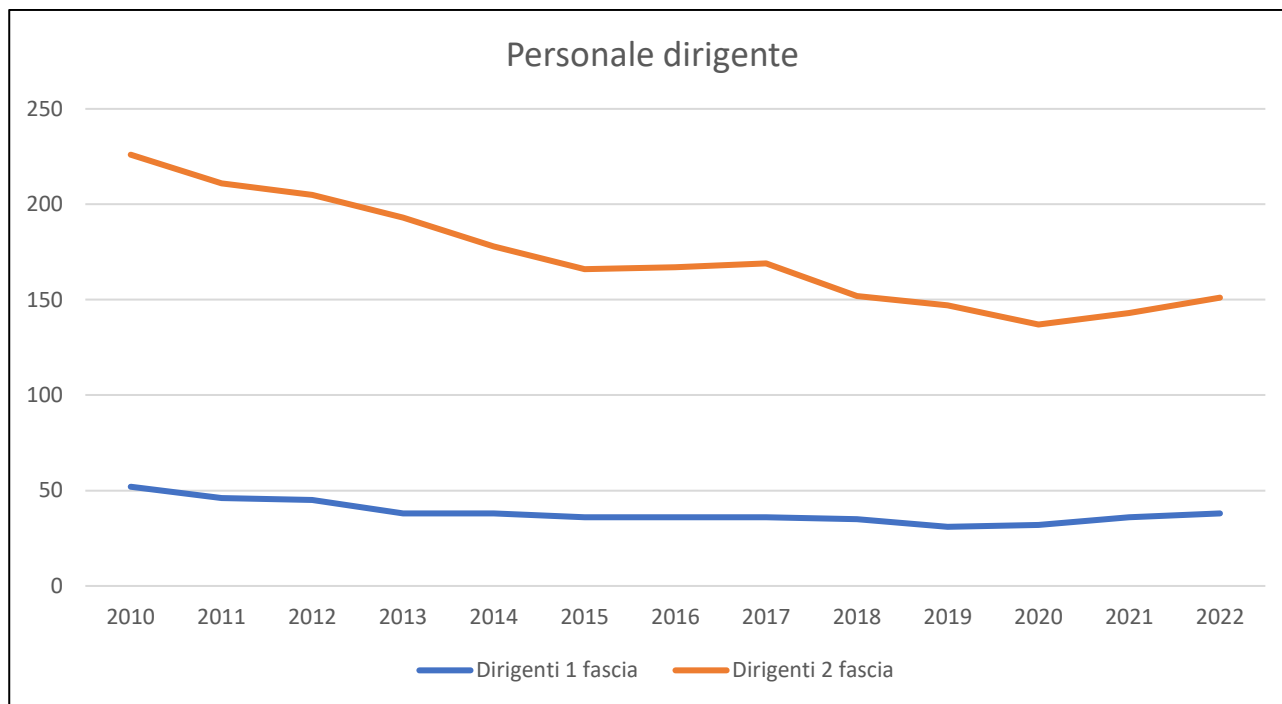
	Dotazione organica (d.l. 121/2021)	Personale in servizio (31.12.2021)	Personale in servizio (31.12.2022)	Variazione anno 2022	Scostamenti rispetto alla dotazione organica
Personale dirigente					
Prima fascia	38	33	38	+1	0
Seconda fascia	189	143	151	+8	-38
Totale Dirigenti	227	176	189	+13	-38
Personale non dirigente					
Area III	2966	2209	2598	+389	-368
Area II	4497	3545	3403	-142	-1094
Area I	211	300	124	-176	-87
Totale personale non dirigente	7674	6054	6125	+71	-1549
Totale complessivo	7901	6230	6314	+84	-1587

Fonte: MIT – Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile.

Dai grafici riportati nel seguito, si può osservare l'andamento del numero di unità di personale dirigenziale e non dirigenziale fra il 2010 e il 2022.

Per il personale dirigenziale si osserva una progressiva diminuzione numerica, soprattutto nella seconda fascia. Riguardo al personale non dirigenziale, si osserva una progressiva diminuzione per tutte e tre le aree; solamente nell'ultima annualità si registra un lieve incremento numerico relativamente al personale della terza area.

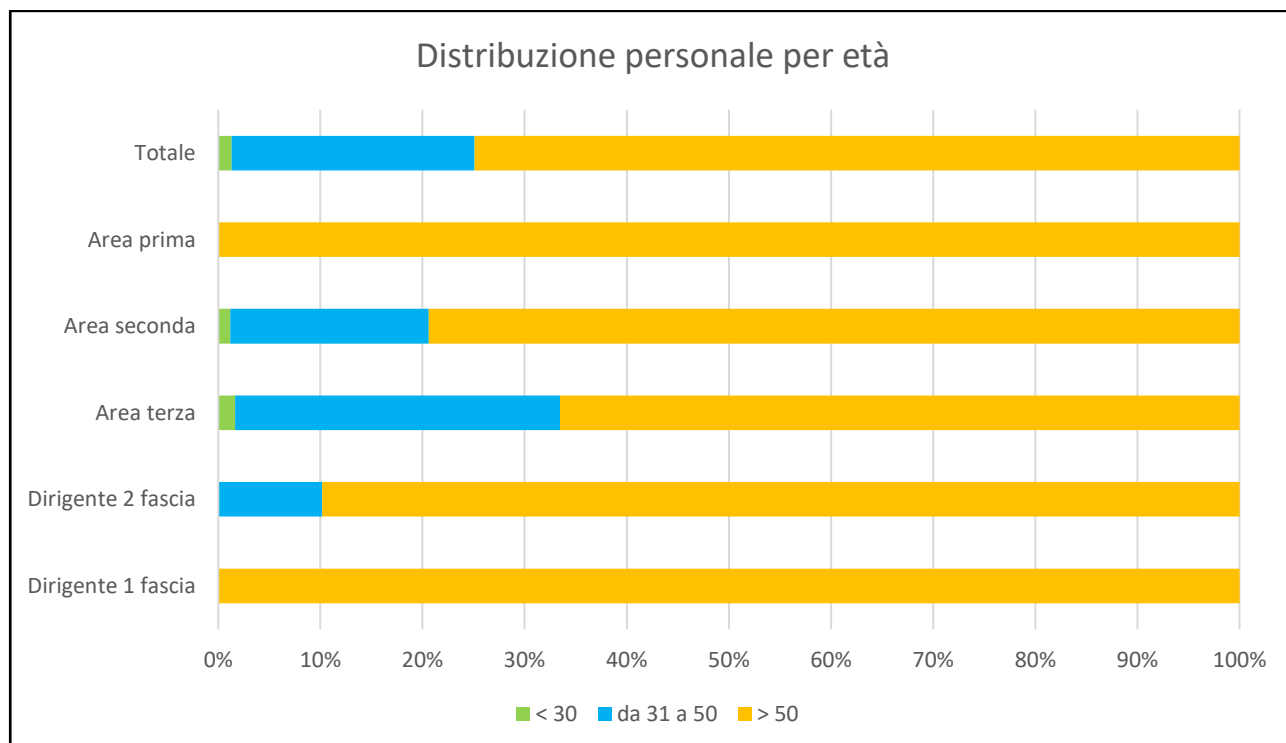
Numero di unità di personale dirigenziale e non dirigenziale fra il 2010 e il 2022



Distribuzione percentuale del personale per genere ed età nei livelli di inquadramento – Anno 2022

Genere	Uomini			Donne			Totale		
	<= 30	31 - 50	> 50	<= 30	31 - 50	> 50	<= 30	31 - 50	> 50
Personale dirigente									
Prima fascia	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Seconda fascia	0,0%	10,3%	89,7%	0,0%	10,0%	90,0%	0,0%	10,2%	89,8%
Personale non dirigente									
Area III	1,7%	29,0%	69,2%	1,5%	36,6%	62,0%	1,6%	31,8%	66,5%
Area II	1,2%	18,3%	80,5%	1,2%	20,6%	78,2%	1,2%	19,4%	79,4%
Area I	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Totale complessivo	1,4%	22,4%	76,3%	1,2%	25,6%	73,2%	1,3%	23,8%	74,9%

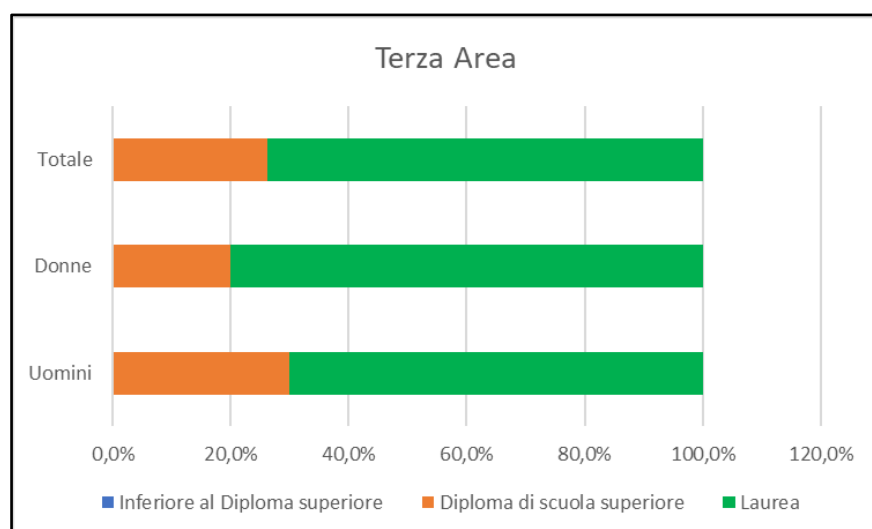
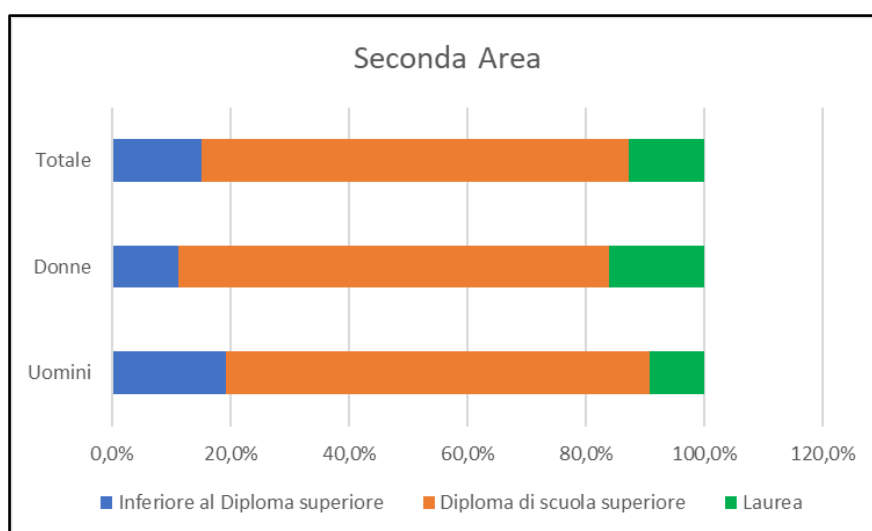
Fonte: <https://portalecuq.gov.it/documenti-e-dati>



Distribuzione percentuale del personale della seconda e terza area per titolo di studio – Anno 2022

Titolo di studio	Seconda Area			Terza Area		
	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)
Inferiore al Diploma superiore	19,2%	11,2%	15,1%	0%	0%	0%
Diploma di scuola superiore	71,6%	72,7%	72,2%	30,0%	20,0%	26,2%
Laurea	9,2%	16,1%	12,7%	70,0%	80,0%	73,8%

Fonte: <https://portalecuq.gov.it/documenti-e-dati>



Percentuale di personale in lavoro agile⁵:

- su scala nazionale: 35%;
- sedi centrali: tra il 50% e il 75%;
- uffici territoriali tra il 15% e il 30%.

Il **bilancio di genere** del MIT è consultabile sul sito istituzionale della Ragioneria generale dello Stato. Offre, per ciascun Ministero, una rappresentazione delle spese del bilancio dello Stato riclassificate contabilmente in chiave di genere, una serie di indicatori statistici per monitorare le azioni intraprese per incidere sulle disuguaglianze di genere e la loro associazione alla struttura del bilancio, nonché un'analisi dell'impatto sul genere delle principali misure di politica tributaria.

Il bilancio di genere è uno strumento che mira a realizzare una maggiore trasparenza sulla destinazione delle risorse di bilancio e sul loro impatto su uomini e donne.

Uomini e donne sono, infatti, influenzati diversamente dalle decisioni di bilancio non solo in relazione alle specifiche politiche, ma anche in relazione alle loro diverse situazioni socio-economiche, ai bisogni individuali e ai comportamenti sociali.

⁵ Relazione CUG del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – 2023. Format 2 della direttiva n. 2/2019. Link: <https://portalecuq.gov.it/documenti-e-dati>.

Stanziamanti in conto competenza per l'anno 2022, iniziali (legge di bilancio di previsione 30 dicembre 2021, n. 234) e definitivi (Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato 2022), distinti per Programma di spesa.

STANZIAMENTI 2022, INIZIALI E DEFINITIVI, SUI PROGRAMMI DI SPESA			
Missione	Programma di spesa	Stanziamiento iniziale c/competenza (€)	Stanziamiento definitivo c/competenza (€)
7 - Ordine pubblico e sicurezza	7.7 - Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	873.015.610,00	978.005.767,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	001 - Sviluppo e sicurezza della mobilita' stradale	309.190.900,00	396.325.527,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	002 - Autotrasporto ed intermodalita'	376.373.421,00	1.072.763.469,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	004 - Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	159.082.401,00	159.501.084,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	005 - Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	574.163.684,00	734.430.685,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	006 - Sviluppo e sicurezza della mobilita' locale	7.196.016.469,00	8.635.293.932,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	009 - Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.475.022.152,00	1.556.829.389,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 - Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	338.635.846,00	340.114.101,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 - Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	8.920.818,00	12.556.345,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.10 - Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	753.444.918,00	2.901.954.594,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.11 - Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostrada	4.219.491.768,00	4.635.987.692,00
19 - Politiche abitative, urbane e territoriali	19.2 - Politiche abitative, urbane e territoriali	789.389.213,00	972.531.526,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.2 - Indirizzo politico	140.183.928,00	27.899.223,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.3 - Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	67.272.634,00	91.228.998,00
		17.280.203.762,00	22.515.422.332,00

Indicatore di tempestività dei pagamenti

La Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato per l'anno 2022 fissa in **15,09 giorni** l'Indicatore annuale di tempestività dei pagamenti delle transazioni commerciali eseguiti dal Ministero, calcolato, ai sensi dell'art. 9 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 settembre 2014, quale media dei giorni effettivi intercorrenti tra le date di scadenza delle fatture emesse a titolo corrispettivo di transazioni commerciali, o richieste equivalenti di pagamento, e le date di pagamento ai fornitori. La media dei giorni effettivi è ponderata rispetto alla somma degli importi pagati nel periodo. Il valore conseguito rimane sostanzialmente in linea con quello dell'anno precedente.

Tra le misure adottate per il miglioramento dell'indicatore, i Centri di responsabilità amministrativa hanno segnalato l'adozione di decreti di variazioni compensative di cassa per integrare i capitoli con disponibilità carente, mentre hanno individuato i motivi di persistente ritardo nei pagamenti:

- nei tempi necessari al controllo ed alla validazione dei pagamenti da parte dell'organo di controllo;
- nella carenza di personale;
- nell'interlocuzione con una vasta platea di beneficiari e complessità delle istruttorie;
- nella complessità delle procedure necessarie a definire le modalità delle operazioni dopo lo stanziamento dei fondi, la gestione di un consistente numero di richieste, la circostanza che ogni pratica ha una sua peculiarità (fallimenti, pignoramenti da parte di Agenzia Entrate Riscossione/Tribunale Civile, procedure antimafia, cessioni di credito, società in liquidazione etc.) e, per alcune misure, la rendicontazione dei costi fissata l'anno successivo a quello in cui le imprese effettuano la domanda di ammissione al contributo. Tali circostanze spesso non consentono una adeguata programmazione delle spese in termini di cassa;
- nell'esistenza di contenziosi che hanno determinato l'insorgere di pignoramenti dei fondi a seguito di procedure giudiziarie esecutive.

4. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA

4.1 Obiettivi specifici

Nella tabella che segue, già rappresentata al paragrafo 2, viene riportato il grado di realizzazione, per l'anno 2022, degli obiettivi specifici, in base alla media semplice degli indicatori associati.

N.	<i>Obiettivi specifici contenuti nel Piano della performance 2022-2024</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile, potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica, per ridurre le perdite e aumentare le portate	99,49%
2	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza	99,36%
3	Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare	100%
4	Migliorare la sicurezza nelle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	91,53%
5	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	89,17%
6	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci	83,10%
7	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	100%
8	Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (<i>safety e security</i>) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale	100%
9	Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto	50%

A seguire, per ciascun obiettivo specifico, vengono riportati i principali risultati raggiunti.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 1

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

Le dighe

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2020	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in miliardi di m ³	Mantenere ed incrementare la capacità di invaso	MIT	3,3	3,3	3,3

Le reti idriche

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2021	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale)	Rispetto dei tempi previsti per l'esecuzione ed il completamento delle opere	MIT	32,03%	45,70%	45,23%

OBIETTIVO SPECIFICO N. 2

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

Le autostrade

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2021	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Avanzamento complessivo dei lavori (in percentuale)	Rispetto dei tempi previsti per l’esecuzione ed il completamento delle opere	MIT	91%	96,70	95,46

La mobilità cicloturistica

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Passi procedurali di attuazione	Avanzamento dei previsti passi procedurali	MIT	=	Approvazione progetti	SI

Per la mobilità cicloturistica sono stati approvati tutti e cinque i progetti pervenuti relativi alle ciclovie turistiche ed è stato emanato il decreto di riparto relativo alla realizzazione delle ciclovie urbane.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 3

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

Recupero e razionalizzazione degli alloggi e degli immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni e degli ex IACP

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Numero alloggi recuperati per anno	Recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP	MIT	3.518	6.397	6.397

Gli effetti delle politiche del Ministero nell’ambito delle materie del presente obiettivo specifico sugli indicatori di “Benessere equo e sviluppo sostenibile” rilevati dall’ISTAT sono riportati al paragrafo 2.1.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 4

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

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro)	Rilevazione del costo sociale in base all’andamento degli incidenti stradali	MIT	16,9	16,62	17,64
N. Vittime in incidenti stradali	Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali	Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT	3.377	2.816	3.120

La stima preliminare dei valori di incidentalità condotta dall’ISTAT il 18 novembre 2022 è riferita ad un confronto del primo semestre 2022 rispetto ad analogo periodo del 2021 basata su dati provvisori rilevati dagli organi di Polizia stradale. Occorre tenere in considerazione che nel 2022 sono terminate le limitazioni alla circolazione e che per la conferma dell’entità del trend in aumento è necessario attendere i dati definiti relativi all’intero anno che saranno pubblicati a luglio 2023.

Gli effetti delle politiche del Ministero nell’ambito delle materie del presente obiettivo specifico sugli indicatori di “Benessere equo e sviluppo sostenibile” rilevati dall’ISTAT sono riportati al paragrafo 2.1.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 5

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

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Numero di nuovi treni acquisiti	Monitoraggio dell’acquisizione di nuovi treni	MIT	58	67	47
Numero di nuovi autobus immessi in circolazione	Monitoraggio dei nuovi autobus immessi in circolazione	MIT	1.665	1.096	1.540
Rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei contributi statali e regionali	Il rapporto misura l’efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario	MIT	35,37%	25%	24,34%

Relativamente al monitoraggio dell’acquisizione di nuovi treni, nella previsione erano state considerate anche le risorse previste a titolo di cofinanziamento da parte degli enti beneficiari. Per effetto dell’art. 200 comma 7 D.L. 34/20 convertito in legge 77/20 l’obbligo di cofinanziamento è stato sospeso fino al 31/12/24 e poi eliminato per effetto dell’art. 7 sexies D.L n. 68/22 convertito in legge 108/22.

Riguardo al monitoraggio dei nuovi autobus immessi in circolazione, lo scostamento positivo è dovuto essenzialmente alla disponibilità nel corso del 2022 di finanziamenti aggiuntivi previsti dal D.M. 256 del 24.8.2022.

Per quanto riguarda il rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei contributi statali e regionali, il dato, seppure leggermente inferiore al *target* previsto, risente degli effetti che l’epidemia da Covid-19 ha prodotto sul settore, riducendo la domanda di mobilità rispetto a quella ordinaria esistente fino al 2019.

Gli effetti delle politiche del Ministero nell’ambito delle materie del presente obiettivo specifico sugli indicatori di “Benessere equo e sviluppo sostenibile” rilevati dall’ISTAT sono riportati al paragrafo 2.1.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 6

Obiettivo specifico: “Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l’efficienza del trasporto di persone e merci”

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Traffico passeggeri	Milioni-km di viaggiatori previsti nel contratto di servizio Trenitalia	Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario)	3.794,6	4.173,6	3.468,2

I viaggiatori*km, passando da 2.386.182.579 del 2021 a 3.468.255.812 del 2022, registrano uno scostamento positivo del 45,35%. Tale incremento è però influenzato dal fatto che nel corso del 2021 erano ancora in vigore le misure di contenimento che hanno limitato la libertà di circolazione. Il dato risulta comunque inferiore al *target* di riferimento e alla *baseline* del 2019.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 7

Obiettivo specifico: “Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale”

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Incremento percentuale, rispetto all’anno precedente, delle merci trasportate	Incremento delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	=	+0,3%	15,88%
Incremento percentuale, rispetto all’anno precedente, dei passeggeri trasportati	Incremento dei passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	=	+4%	18,42%

Entrambi gli indicatori registrano un incremento notevolmente superiore ai valori *target* previsti a causa della ripresa del traffico marittimo post-pandemia.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 8

Obiettivo specifico: “Garantire la ricerca ed il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (*safety e security*) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo ed il rafforzamento della cooperazione internazionale”

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Percentuale di intervento di uomini e mezzi della Guardia costiera, rispetto alle operazioni di soccorso gestite/coordinate	Banca dati IMRCC (<i>Italian Maritime Rescue Coordination Centre</i>)	80%	83%	100%
Percentuale di <i>missed inspection</i> rispetto alle navi con <i>Priority 1</i> approdate nei porti nazionali	Sistema THETIS (sistema informativo europeo)	0,60%	0,50%	Valutazione non eseguibile

Il secondo indicatore (non valutabile a seguito di nuove regole introdotte in materia di controlli PSC) non possiede più i requisiti della rappresentatività e della misurabilità. Si è provveduto, pertanto, ad una adeguata sostituzione nella programmazione 2023-2025. Tale indicatore non viene quindi considerato nel livello di raggiungimento del presente obiettivo specifico.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 9

Obiettivo specifico: “Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto”

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2022	TARGET RAGGIUNTO 2022
Variatione percentuale del numero di infrazioni accertate nel contrasto all'abusivismo demaniale	Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo)	1110	≥ 0,2%	+4,2%
Variatione percentuale del numero di infrazioni accertate in ordine al rispetto delle Ordinanze emanate per la sicurezza balneare	Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo)	3059	≥ 0,2%	-3,4%

Dai risultati raggiunti dagli indicatori sopra riportati si evidenzia una maggiore attenzione nei comportamenti dei diportisti e dei bagnanti nello svolgimento delle attività ludiche in mare, mentre non è affatto diminuito il fenomeno degli abusi verso i beni del demanio marittimo.

4.2 Obiettivi individuali

Il sistema di misurazione e valutazione della performance del Ministero collega la valutazione individuale del personale dirigenziale e delle Aree a due componenti:

- misurazione e valutazione dei risultati ottenuti, in relazione agli obiettivi assegnati ed attribuzione di un punteggio (max 75 punti);
- valutazione dei comportamenti organizzativi ed attribuzione di un punteggio (max 25 punti).

Il sistema di misurazione e valutazione della performance non prevede l'assegnazione di veri e propri "obiettivi individuali", ma di obiettivi che sono propri delle strutture organizzative e sui quali viene fondata, quanto alla componente "risultati", ad ogni livello della catena gerarchica, la valutazione della performance individuale del personale dirigenziale e del personale delle Aree, previa assegnazione del punteggio attribuito per i comportamenti organizzativi dimostrati.

4.3 Performance organizzativa complessiva

All'esito del monitoraggio finale, l'Organismo indipendente di valutazione, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 150 del 2009, e successive modificazioni, ha proceduto al calcolo del livello di performance conseguito complessivamente da ciascuna struttura, in relazione agli obiettivi contenuti nella Direttiva concernente gli "indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per il 2022" del 10 gennaio 2022, n. 3.

Nelle tabelle che seguono si riportano i risultati degli obiettivi strategici di competenza di ciascun centro di responsabilità amministrativa.

DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE, LE POLITICHE ABITATIVE E URBANE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE E LE RISORSE UMANE E STRUMENTALI		
N.	Obiettivi strategici assegnati	Percentuale di raggiungimento
1	Migliorare e adeguare la sicurezza delle grandi dighe, per garantire gli attuali standard di fornitura/riserva idrica e di energia rinnovabile prodotta	99,20%
2	Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche attraverso l'approvazione della riforma della governance del settore dell'approvvigionamento idrico	64,00%
3	Attuazione tempestiva degli interventi di edilizia pubblica finalizzati alla riqualificazione urbana, alla riduzione del disagio abitativo, all'efficientamento energetico degli edifici pubblici e al miglioramento della qualità dell'abitare	94,00%
4	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	99,85%
5	Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero	58,00%

DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STATISTICI		
N.	Obiettivi strategici assegnati	Percentuale di raggiungimento
1	Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	95,07%
2	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sostenibilità, la resilienza, la sicurezza e l'efficienza	95,00%
3	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di aumentarne la sostenibilità e la resilienza e di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci	64,60%
4	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	99,98%

<i>DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Migliorare la sicurezza stradale attraverso il Piano nazionale della sicurezza stradale e l'intensificazione dei controlli su imprese di omologazione e revisione e autoscuole	100%
2	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali	70,48%
3	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	83,05%
4	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	87,59%
5	Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei	100%
6	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	99,49%

<i>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Armonizzazione del Testo Unico della disciplina delle costruzioni con gli aggiornamenti normativi intervenuti	100%
2	Standardizzazione delle procedure per le visite ispettive relative ai Laboratori che effettuano prove e controlli sui materiali da costruzione prelevati da strutture e manufatti esistenti	100%
3	Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)	100%
4	Attuazione del Piano nazionale dei dragaggi sostenibile	100%
5	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	73,69%

<i>CAPITANERIE DI PORTO</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Garantire la ricerca e il soccorso in mare e la sicurezza della navigazione e marittima (safety e security) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale	96,97%
2	Garantire la tutela e la sicurezza di bagnanti e diportisti, dell'ambiente costiero e marino e delle sue risorse, attraverso l'efficientamento dei servizi di polizia marittima e dell'apparato preposto	96,50%
3	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, intensificazione delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	98,30%

PERFORMANCE COMPLESSIVA 2022	
<i>Livelli di performance conseguiti dai Centri di responsabilità amministrativa, calcolati attraverso la media semplice dei risultati degli obiettivi strategici</i>	
<i>Centro di responsabilità organizzativa</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali	83,01%
Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici	88,66%
Dipartimento per la mobilità sostenibile	90,10%
Consiglio superiore dei lavori pubblici	94,74%
Capitanerie di porto	97,26%
MINISTERO	90,75%

5. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE

5.1. Procedimento

La misurazione e la valutazione della *performance* sono state effettuate in stretta aderenza alle modalità descritte dal “Sistema di misurazione e valutazione della performance” del Ministero, link: https://trasparenza.mit.gov.it/pagina778_sistema-di-misurazione-e-valutazione-della-performance.html.

Nella fase di misurazione sono state utilizzate le seguenti fonti di dati.

- MIT.
- Conto nazionale infrastrutture e trasporti – ISTAT.
- Nota integrativa al rendiconto generale dello stato per l’anno 2022.
- Rapporto sul Benessere equo e sostenibile (BES), pubblicato dall’ISTAT il 20 aprile 2023.
- Banca dati COGESTAT (sistema informativo del Corpo delle Capitanerie di Porto).
- Banca dati IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Centre*).

5.2 Aggiornamenti del Sistema di misurazione e valutazione

Il “Sistema di misurazione e valutazione della *performance*” del Ministero è stato approvato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV, e successivamente aggiornato con:

- decreto ministeriale 8 novembre 2013, n. 402;
- decreto ministeriale 31 gennaio 2019, n. 21;
- decreto ministeriale 7 agosto 2020, n. 334.

Nel corso del 2022, l’Amministrazione ha messo a punto un’ulteriore modifica del Sistema, approvata con decreto ministeriale 7 ottobre 2022, n. 320, modificando, in particolare:

- il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti apicali;
- il Manuale operativo per il sistema di valutazione dei dirigenti.

Questi ultimi aggiornamenti hanno riguardato essenzialmente:

- l’introduzione di un’ulteriore categoria di comportamenti organizzativi e la rimodulazione dei descrittori associati alle valutazioni dei dirigenti;
- l’eliminazione della fase relativa all’autovalutazione dei comportamenti organizzativi per i dirigenti apicali;
- la revisione della formula utilizzata per il calcolo del punteggio relativo alla capacità di valutazione dei propri collaboratori.