



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**RELAZIONE
SULLA PERFORMANCE
2023**

GIUGNO 2024

INDICE

RIFERIMENTI NORMATIVI	1
1. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DEL MINISTERO	1
1.1 Organizzazione	1
1.2 Funzioni e compiti	5
2. SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI.....	6
2.1 Effetto degli obiettivi specifici sui BES	7
3. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE.....	18
3.1 Contesto esterno.....	18
3.2 Contesto interno e stato delle risorse	18
4. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA.....	27
4.1 Obiettivi specifici.....	27
4.2 Obiettivi individuali	37
4.3 Performance organizzativa complessiva.....	37
5. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE.....	42
5.1. Procedimento.....	42
5.2 Aggiornamenti del Sistema di misurazione e valutazione	42

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”, 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 2023, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha operato sulla base dell’assetto organizzativo e funzionale delineato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190 “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 e, dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 191 “Regolamento di organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti”.

Nel corso del 2023 è stata avviata la riorganizzazione degli uffici del Ministero e degli uffici di diretta collaborazione con l’emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 ottobre 2023, n. 186, “Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 ottobre 2023, n. 198, “Regolamento recante l’organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance”. Il nuovo assetto organizzativo trova piena attuazione nel corso dell’anno 2024.

Il Ministero ha pertanto operato nel corso dall’anno 2023 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.

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.

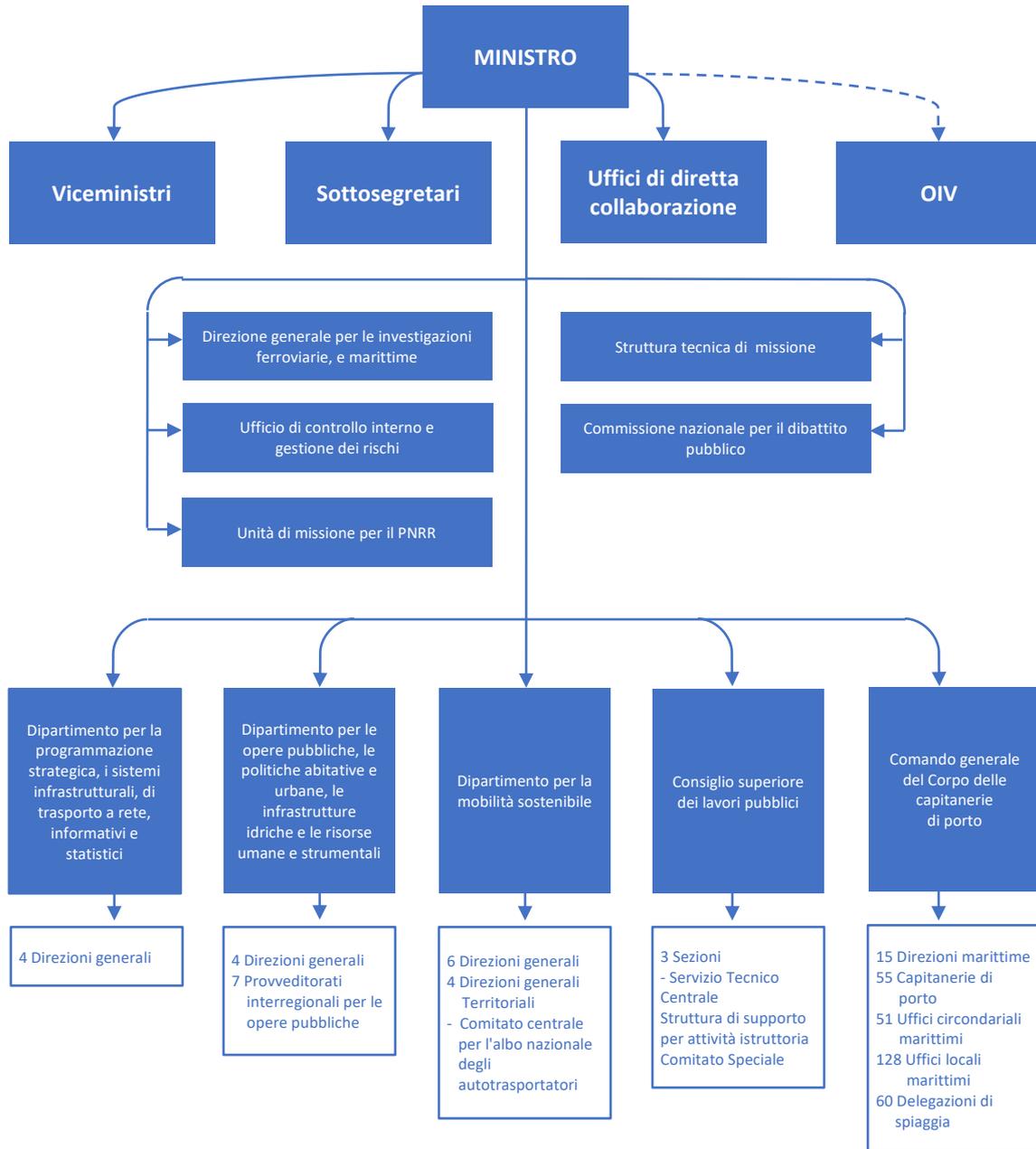
Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato in materia di lavori pubblici, svolge attività di consulenza facoltativa per le Regioni, le Province Autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri Enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta ed 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 e 7 agosto 2023, n. 192, 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 PIAO 2023-2025, approvato con decreto ministeriale 31 gennaio 2023, n. 15.

Nella tabella che segue viene riportato il grado di realizzazione, per l'anno 2023, degli obiettivi specifici, in base alla media semplice degli indicatori associati.

N.	Obiettivi specifici contenuti nel PIAO 2023-2025	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, potenziare e sviluppare le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica, per ridurre le perdite e aumentare le portate	79,80%
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	100%
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	27,73%
4	Migliorare la sicurezza stradale utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	91,44%
5	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	100%
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	99,05%
7	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	6,1%
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 e 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	100%

2.1 Effetto degli obiettivi specifici sui BES

Ai nove obiettivi specifici contenuti nel PIAO relativo al ciclo di programmazione 2023-2025 sono stati associati 19 indicatori di “Benessere equo e sviluppo sostenibile”.

Dalle risultanze dell’ultimo rapporto sul Benessere equo e sostenibile (Bes), pubblicato dall’ISTAT il 17 aprile 2024¹, si illustra nel seguito la tendenza degli indicatori rilevati a consuntivo.

Mortalità evitabile (0-74 anni)

Rappresenta i decessi di persone di 0-74 anni la cui causa di morte è identificata come trattabile (gran parte dei decessi per tale causa potrebbe essere evitata grazie a un’assistenza sanitaria tempestiva ed efficace, che include la prevenzione secondaria e i trattamenti) o prevenibile (gran parte dei decessi per tale causa potrebbe essere evitata con efficaci interventi di prevenzione primaria e di salute pubblica).

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
1. Salute	1.4. Mortalità evitabile (0-74 anni)	ISTAT	↓	↓	↓

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

2017	2018	2019	2020	2021
17,6	17,0	16,5	19,7	19,2

La mortalità evitabile della popolazione di 0-74 anni si riduce nel 2021 e risulta pari a 19,2 ogni 10 mila residenti contro il 19,7 del 2020. Malgrado questo miglioramento, nel 2020 e nel 2021 l’indicatore ha subito un importante incremento, in controtendenza con la riduzione di lungo periodo osservata per tutto il periodo 2005-2019, sul quale ha certamente pesato la mortalità attribuibile al COVID-19.

Mortalità per incidenti stradali (15-34 anni)

Rappresenta il tasso di mortalità per incidenti stradali all’interno della classe di età 15-34 anni, per 10.000 residenti.

¹ Rapporto Bes 2023: il benessere equo e sostenibile in Italia.

[https://www.istat.it/it/benessere-e-sostenibilit%C3%A0/la-misurazione-del-benessere-\(bes\)/il-rapporto-istat-sul-bes](https://www.istat.it/it/benessere-e-sostenibilit%C3%A0/la-misurazione-del-benessere-(bes)/il-rapporto-istat-sul-bes)

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

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:

2018	2019	2020	2021	2022
0,7	0,7	0,5	0,6	0,7

La mortalità per incidenti stradali tra i giovani di 15-34 anni risulta in aumento: si è attestata a 0,7 per 10 mila residenti nel 2022 contro lo 0,6 del 2021. Tale andamento riporta l'indicatore esattamente al livello del 2019, dopo la riduzione osservata nel 2020-2021, imputabile però alla minore mobilità sul territorio dovuta alle restrizioni degli spostamenti disposta per contrastare la diffusione della pandemia da COVID-19.

Tasso di occupazione (20-64 anni)

Rappresenta la percentuale di occupati di età compresa fra i 20 e i 64 anni sulla popolazione di età compresa fra i 20 e i 64 anni.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
3. Lavoro e conciliazione tempi di vita	3.1. Tasso di occupazione (20-64 anni)	ISTAT	↑	↑	↑

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

2019	2020	2021	2022	2023
63,5	61,9	62,7	64,8	66,3

Nel 2023 migliora la partecipazione al mercato del lavoro: aumenta il tasso di occupazione delle persone tra 20 e 64 anni, che cresce di 1,5 punti percentuali rispetto al 2022 e raggiunge il 66,3%.

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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
4. Benessere economico	4.7 Grave deprivazione abitativa	ISTAT	↓	↓	↓

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

2018	2019	2020	2021	2022
5,0	5,0	6,1	5,9	5,2

Nel 2022 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 5,2%, in diminuzione rispetto al 2020 e al 2021, ma ancora a livelli superiori rispetto al 2019.

Presenza di elementi di degrado nella zona in cui si vive

Rappresenta la percentuale di persone di età pari o superiore a 14 anni che vedono spesso elementi di degrado sociale e ambientale nella zona in cui vivono (vedono spesso almeno un elemento di degrado tra i seguenti: persone che si drogano, persone che spacciano droga, atti di vandalismo contro il bene pubblico, prostitute in cerca di clienti) sul totale delle persone di 14 anni e più.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
7. Sicurezza	7.11. Presenza di elementi di degrado nella zona in cui si vive	ISTAT	↓	↓	↓

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

2019	2020	2021	2022	2023
8,3	7,3	6,3	6,9	6,8

Nel 2023 la percezione di elementi di degrado nella zona in cui si vive è in lieve diminuzione rispetto al 2022, il dato risulta comunque superiore a quanto registrato nell'anno 2021.

Abusivismo edilizio

Rappresenta il numero di costruzioni abusive realizzate nell'anno di riferimento per 100 costruzioni autorizzate dai Comuni.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
9. Paesaggio e patrimonio culturale	9.3. Abusivismo edilizio	ISTAT	↓	↓	↓

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

2018	2019	2020	2021	2022
18,9	17,9	17,1	15,0	15,1

Nel 2022 la misura dell'abusivismo edilizio risulta sostanzialmente stabile rispetto al 2021 (+0.1%) dopo la flessione registrata negli ultimi anni.

Insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita

Rappresenta la percentuale di persone di età pari o superiore a 14 anni che dichiarano che il paesaggio del luogo di vita è affetto da evidente degrado sul totale delle persone di 14 anni e più.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
9. Paesaggio e patrimonio culturale	9.10. Insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita	ISTAT	↓	↓	↓

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

2019	2020	2021	2022	2023
21,4	19,2	18,7	20,5	21,3

Preoccupazione per il deterioramento del paesaggio

Rappresenta la percentuale di persone di età pari o superiore a 14 anni che indicano la rovina del paesaggio causata dall'eccessiva costruzione di edifici tra i cinque problemi ambientali più preoccupanti sul totale delle persone di 14 anni e più.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
9. Paesaggio e patrimonio culturale	9.11. Preoccupazione per il deterioramento del paesaggio	ISTAT	↓	↓	↓

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

2019	2020	2021	2022	2023
12,4	12,4	12,4	11,8	12,3

Entrambi gli indicatori di percezione (insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita e preoccupazione per il deterioramento del paesaggio), superata la perturbazione della pandemia, si riportano nel 2023 su valori pressoché identici a quelli del 2019, con una lieve crescita dell'insoddisfazione, espressione di un disagio avvertito da poco più di una persona su cinque.

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

L'Oms definisce il PM2.5 come l'inquinante atmosferico più nocivo per la salute. L'indicatore 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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.1. Qualità dell'aria – Misurazione PM2.5 superiori al limite	ISTAT	↓	↓	↓

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

2018	2019	2020	2021	2022
86,8	81,9	77,4	71,7	76,2

Nel 2022 si osserva un aumento della percentuale dei superamenti, che arriva al 76,2% contro il 71,7% del 2021 (valore minimo della serie storica). Infatti, dal 2010 (primo anno di disponibilità di dati confrontabili) l'indicatore ha avuto una discesa costante, a eccezione del 2022 e del 2018.

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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.2. Emissioni di CO ₂ e altri gas climalteranti	ISTAT	↓	↓	↓

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

2018	2019	2020	2021	2022
7,5	7,3	6,6	7,2	7,3

Nel 2022 le emissioni di CO₂ e degli altri gas climalteranti (o gas effetto serra) prodotte dalle attività economiche e dalle famiglie continuano a crescere, raggiungendo le 7,3 tonnellate di CO₂ equivalente per abitante, 0,1 tonnellate in più rispetto all'anno precedente. Esse, tuttavia, non superano i livelli registrati nel periodo pre-pandemico, attestandosi sullo stesso valore del 2019 cui si è giunti gradualmente a partire dal 2009.

Popolazione esposta al rischio di alluvioni

Rappresenta la percentuale di popolazione residente in aree a pericolosità idraulica media, individuate dall'ISPRA. La popolazione considerata è quella del Censimento 2011.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.7. Popolazione esposta al rischio di alluvioni	ISTAT	↓	↓	↓

Nel seguito si riportano le rilevazioni ISTAT disponibili:

2015	2017	2020
10	10,4	11,5

Nell'anno 2020 si osserva una variazione in aumento rispetto al 2017 (non sono disponibili i dati relativi al 2019 e al 2018). La quota di popolazione esposta al rischio di alluvioni varia tra il minimo

della Basilicata (1,1% della popolazione) e il massimo dell'Emilia-Romagna (62,5%, cinque volte più alto della media nazionale).

Dispersione da rete idrica comunale

Rappresenta la percentuale del volume complessivo delle perdite idriche totali nelle reti comunali di distribuzione dell'acqua potabile (differenza fra volume immesso in rete e volume erogato autorizzato) sul totale dell'acqua immessa.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.8. Dispersione da rete idrica comunale	ISTAT	↓	↓	↓

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

2012	2015	2018	2020	2022
37,4	41,4	42,0	42,2	42,4

Il valore dell'indicatore per l'anno 2022 è in leggero aumento rispetto al 2020. La serie storica dei valori registrati nelle ultime annualità disponibili evidenzia un *trend* negativo, con valori di dispersione in costante aumento.

Coste marine balneabili

Rappresenta la percentuale di coste balneabili autorizzate sul totale della linea litoranea ai sensi delle norme vigenti. L'indicatore tiene conto dei tratti di costa stabilmente interdetti alla balneazione a norma di legge e di quelli interdetti stagionalmente per livelli di contaminanti oltre le soglie di rischio per la salute.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.11. Coste marine balneabili	ISTAT	↑	↑	↑

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

2015	2016	2017	2018	2019
66,5	67,2	66,9	65,5	65,5

L'ultimo valore disponibile è relativo all'anno 2019, in linea con quello registrato nell'annualità precedente.

Energia elettrica da fonti rinnovabili

Rappresenta la percentuale di consumi di energia elettrica coperti da fonti rinnovabili sul totale dei consumi interni lordi.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.18. Energia elettrica da fonti rinnovabili	ISTAT	↑	↑	↑

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

2012	2015	2018	2020	2022
34,3	34,9	37,4	35,1	30,7

Nel 2022 il valore risulta in diminuzione rispetto al 2020. A livello di ripartizione geografica si evidenzia come nel Mezzogiorno la quota di energia elettrica da fonti rinnovabili, rispetto al consumo interno lordo, dal 2011 sia sempre più elevata rispetto alle altre ripartizioni e alla media nazionale. Per quanto riguarda le regioni del Nord e del Centro, i valori percentuali scendono ai livelli registrati prima del 2013.

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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
10. Ambiente	10.20. Soddisfazione per la situazione ambientale	ISTAT	↑	↑	↑

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

2019	2020	2021	2022	2023
69,0	70,1	72,4	70,6	69,1

Nel 2023 risulta sostanzialmente stabile, rispetto all'anno precedente, la percentuale di persone di 14 anni e più che si dichiarano molto o abbastanza soddisfatte della situazione ambientale nella zona in cui vivono (69,1%), dato che si riallinea a quello del 2019, dopo l'incremento osservato nel biennio 2020-2021.

Irregolarità nella distribuzione dell'acqua

Rappresenta la percentuale di famiglie che denunciano irregolarità nell'erogazione dell'acqua.

Tendenza attesa sugli indicatori BES (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
12. Qualità dei servizi	12.4. Irregolarità nella distribuzione dell'acqua	ISTAT	↓	↓	↓

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

2019	2020	2021	2022	2023
8,6	8,9	9,4	9,7	8,9

La rete di distribuzione dell'acqua risulta abbastanza buona in tutte le regioni. Nel 2023, dichiara irregolarità del servizio idrico l'8,9% delle famiglie, ma tale valore medio è la sintesi di situazioni molto diverse. In Calabria la percentuale arriva al 38,7% e in Sicilia al 29,5%, mentre in tutte le regioni del Nord è al di sotto del 5%, a eccezione della Liguria, con il 7,8%. Si tratta di un problema legato alla presenza di infrastrutture carenti, e la situazione di Calabria e Sicilia non mostra miglioramenti.

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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
12. Qualità dei servizi	12.6. Posti-Km offerti dal TPL	ISTAT	↑	↑	↑

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

2018	2019	2020	2021	2022
4582	4626	3763	4735	4696

Nel 2023 l'offerta di trasporto pubblico locale (TPL) è leggermente diminuita rispetto all'anno precedente, ritornando a livelli simili a quelli del 2015 (4696 posti-km TPL nel 2023).

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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
12. Qualità dei servizi	12.7. Soddisfazione dei servizi di mobilità	ISTAT	↑	↑	↑

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

2019	2020	2021	2022	2023
19,5	19,6	20,5	23,9	23,3

La soddisfazione per i servizi di mobilità, dopo un continuo miglioramento, subisce nel 2023 un lieve calo: le persone che si dichiarano soddisfatte per il servizio di trasporto pubblico sono il 23,3% (erano il 23,9% nel 2022 e il 19,5% nel 2019).

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 (PIAO 2023-2025)

DOMINIO	INDICATORE	FONTE	TENDENZA 2023	TENDENZA 2024	TENDENZA 2025
12. Qualità dei servizi	12.8. Utenti assidui dei mezzi pubblici	ISTAT	↑	↑	↑

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

2019	2020	2021	2022	2023
15,1	12,5	9,4	11,8	12,9

Si osserva un leggero aumento dell'utilizzo assiduo di mezzi pubblici, che passa dall'11,8% nel 2022 al 12,9% nel 2023, tale variazione ancora non compensa la perdita registrata a seguito della pandemia da COVID-19.

3. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE

3.1 Contesto esterno

Come evidenziato nel Documento di economia e finanza 2024, nel 2023 il tasso di crescita del prodotto interno lordo reale, 0,9 per cento, è risultato lievemente più elevato di quanto previsto nella Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza (NADEF) dello scorso settembre (0,8 per cento). Si conferma la solidità dell'economia italiana, che nel periodo post-pandemico, a fronte di un quadro geopolitico ed economico connotato da elevata instabilità, ha ripetutamente registrato tassi di crescita annuali al di sopra della media europea. Particolarmente positivo è stato il comportamento delle esportazioni; infatti, negli ultimi anni in media la quota italiana nel commercio internazionale è stata mantenuta, a riprova della capacità competitiva del nostro settore industriale.

Lo scorso anno, dopo la pausa nella crescita registrata nel secondo trimestre, l'attività economica ha ripreso a espandersi a ritmi moderati, intorno a due decimi di punto ogni trimestre, sostenuta dalla crescita dei servizi e delle costruzioni.

3.2 Contesto interno e stato delle risorse

La principale missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attiene alla 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 del Ministero è diminuito di 265 unità fra il 2022 e il 2023. In particolare, si osserva una diminuzione di 119 unità nella terza area, di 133 unità nella seconda area e di 21 nella prima. Il personale dirigenziale risulta invece in aumento di 8 unità. Con riferimento all'ultima dotazione organica definita nel d.P.C.M. 186/2023 si osservano la carenza di 55 unità fra i dirigenti di seconda fascia, di 1.218 unità nella terza area, di 295 unità nella seconda area e 18 nella prima area.

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

Dotazione organica (d.P.C.M 30 ottobre 2023, n. 186), consistenza del personale in servizio al 31 dicembre degli anni 2022 e 2023, variazioni fra le due annualità e scostamenti rispetto alla dotazione organica.

	Dotazione organica (d.P.C.M. 186/2023)	Personale in servizio (31.12.2022)	Personale in servizio (31.12.2023)	Variazione anno 2023	Scostamenti rispetto alla dotazione organica
Personale dirigente					
Prima fascia	40	38	41	+3	+1
Seconda fascia	211	151	156	+5	-55
Totale Dirigenti	251	189	197	+8	-54
Personale non dirigente					
Area E.P.	10	0	0	0	-10
Area III	3.697	2.598	2.479	-119	-1.218
Area II	3.565	3.403	3.270	-133	-295
Area I	121	124	103	-21	-18
Totale personale non dirigente	7.393	6.125	5.852	-273	-1.541
Totale complessivo	7.644	6.314	6.049	-265	-1.595

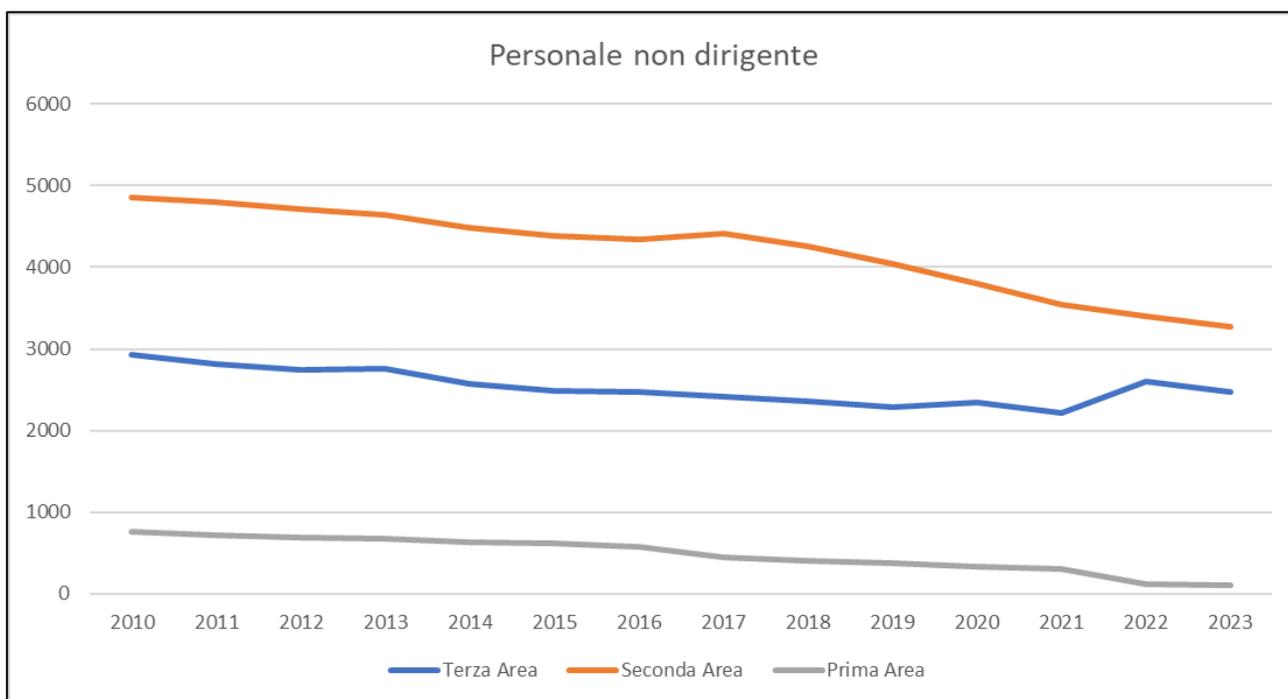
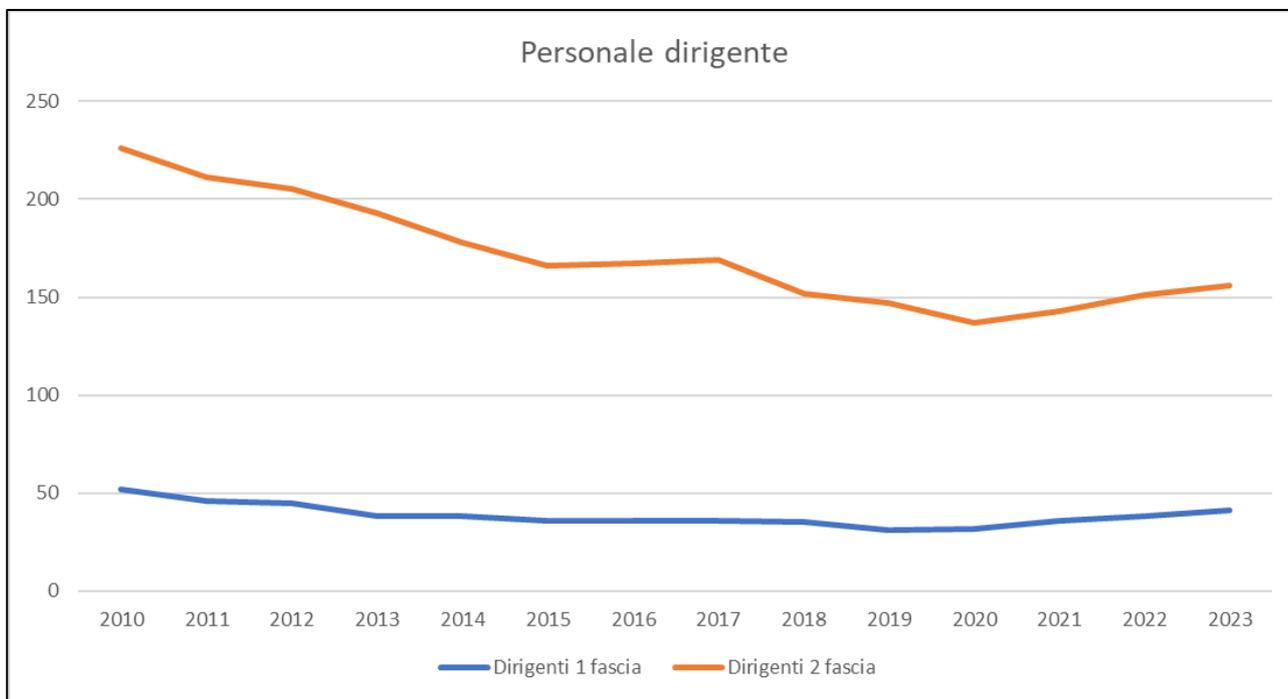
Fonte: MIT – Direzione generale del personale, degli affari generali e del bilancio.

Il personale in servizio riportato nella tabella comprende un dirigente di prima fascia e tre dirigenti di seconda fascia con contratto a tempo determinato. La dotazione organica si riferisce invece al solo personale con contratto a tempo indeterminato.

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 2023.

Per il personale dirigenziale si osserva una progressiva diminuzione numerica fino all'anno 2020 con una inversione di tendenza nelle ultime tre annualità. Riguardo al personale non dirigenziale, si osserva una progressiva diminuzione per tutte e tre le aree; solamente nel 2022 si era registrato un lieve incremento numerico relativamente al personale della terza area.

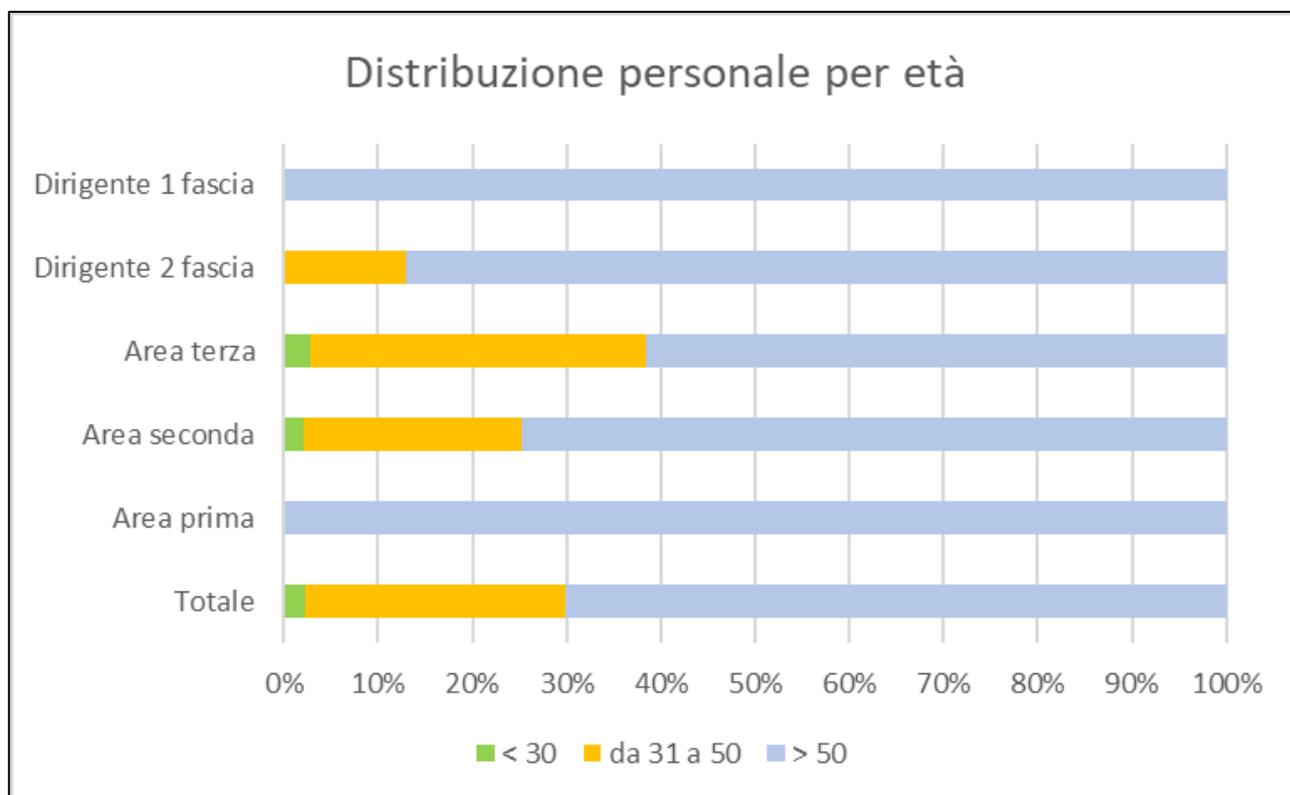
Personale in servizio nel Ministero, anni 2010-2023. Valori assoluti



Distribuzione percentuale del personale per genere ed età nei livelli di inquadramento – Anno 2023

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%	13,3%	86,7%	0,0%	11,8%	88,2%	0,0%	12,9%	87,1%
Personale non dirigente									
Area III	2,7%	33,1%	64,2%	3,0%	39,5%	57,5%	2,8%	35,6%	61,6%
Area II	2,3%	21,7%	75,9%	1,9%	24,5%	73,7%	2,1%	23,1%	74,8%
Area I	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Totale complessivo	2,4%	26,0%	71,6%	2,2%	29,4%	68,4%	2,3%	27,5%	70,1%

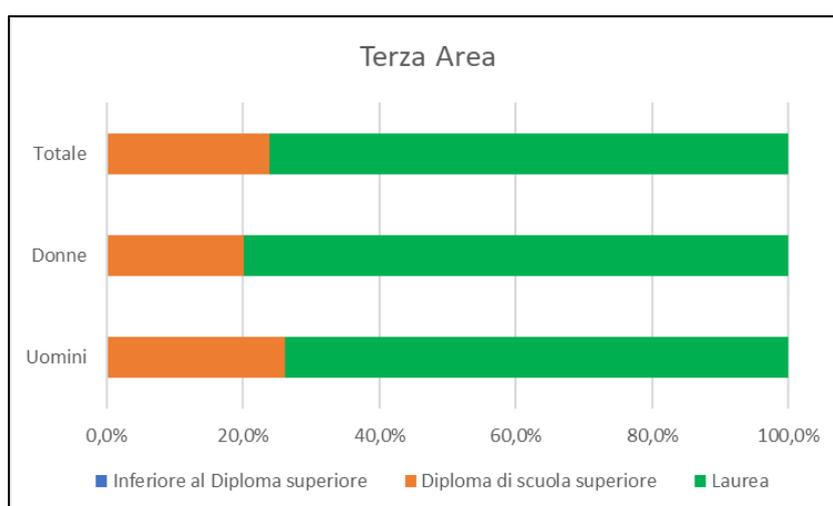
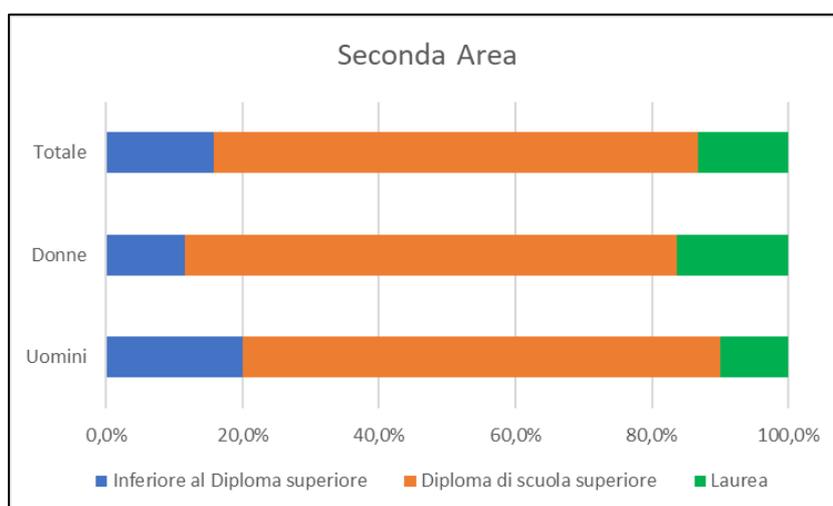
Fonte: Relazione CUG - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 2024. <https://portalecug.gov.it/documenti-e-dati>



Distribuzione percentuale del personale della seconda e terza area per titolo di studio – Anno 2023

Titolo di studio	Seconda Area			Terza Area		
	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)
Inferiore al Diploma superiore	20,0%	11,6%	15,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Diploma di scuola superiore	70,0%	72,0%	71,0%	26,2%	20,1%	23,8%
Laurea	10,0%	16,4%	13,2%	73,8%	79,9%	76,2%

Fonte: Relazione CUG - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 2024. <https://portalecug.gov.it/documenti-e-dati>



Organizzazione del lavoro agile nell'anno 2023

Superate le fasi di sperimentazione, il Ministero, in continuità con quanto operato negli anni precedenti, ha adottato modalità di lavoro agile affiancate a modalità di lavoro in presenza, allo scopo di:

- a) introdurre soluzioni organizzative tese allo sviluppo di una cultura orientata al lavoro per obiettivi e risultati, al miglioramento della qualità dei servizi e all'innovazione organizzativa;
- b) garantire uniformità di applicazione e di partecipazione al lavoro agile;
- c) favorire l'orientamento del personale ad una metodologia di lavoro basata su progetti, stimolandolo all'introduzione di elementi innovativi nello svolgimento della propria attività lavorativa;
- d) rafforzare le misure di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e promuovere una mobilità sostenibile con la riduzione degli spostamenti casa-lavoro-casa.

Lo scorso anno si è ritenuto necessario procedere ad una verifica delle modalità di attuazione del lavoro agile, anche per superare le criticità emerse negli anni precedenti. Nel mese di aprile è stato aperto un tavolo di confronto con le organizzazioni sindacali, per elaborare una mappatura condivisa e puntuale delle linee di attività suscettibili di essere svolte, completamente o parzialmente, in modalità di lavoro agile e delle linee di attività che necessitano di essere svolte in sede. I lavori sono proseguiti per tutto l'anno.

L'obiettivo 2023, teso all'attuazione in modalità agile, da parte di ogni ufficio di secondo livello, di almeno il 30% delle linee di attività suscettibili di essere eseguibili in tale modalità, ha registrato valori in linea con l'annualità precedente, raggiungendo un valore medio, su scala nazionale, del 35% (nelle sedi centrali la percentuale ha registrato valori fra il 50% e il 75% e negli uffici territoriali tra il 10% e il 35%).

L'obiettivo 2023, volto alla elaborazione di un progetto, a cura di ogni struttura di primo livello, per rendere eseguibile in modalità agile una propria linea di attività, anche attraverso reingegnerizzazioni di processo, è stato inglobato nelle attività del tavolo di confronto con le organizzazioni sindacali, che ha anche provveduto ad un'attenta attività di monitoraggio con l'istituzione di gruppi di lavoro trasversali.

A tale ultimo riguardo, sono state realizzate due indagini tramite questionario, agli inizi del 2023 e del 2024, che hanno permesso di raccogliere dati quantitativi e qualitativi sull'andamento del lavoro agile al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2023, con risultati sostanzialmente simili per le due annualità.

Un apposito *gruppo di lavoro tecnico/amministrativo* ha, inoltre, avviato una verifica sulla disponibilità da remoto delle piattaforme informatiche utilizzate per lo svolgimento dell'attività lavorativa. La verifica ha dato esiti confortanti ed ha evidenziato che le piattaforme informatiche sono raggiungibili da tutto il personale o tramite specifica VPN (rete privata virtuale) oppure tramite autenticazione con proprie credenziali o con credenziali fornite dall'amministrazione.

Va precisato che il quadro emerso dall'insieme delle indagini eseguite appare fortemente eterogeneo, dal momento che la percentuale media del 35% di personale in lavoro agile su scala nazionale è la risultante di percentuali fortemente diversificate nei singoli settori del Ministero: nelle Direzioni Generali della sede centrale la percentuale è compresa tra il 50% ed il 75%, mentre negli uffici territoriali (Provveditorati alle Opere Pubbliche, Direzioni Generali Territoriali, Capitanerie di

Porto) la percentuale si colloca tra il 10% ed il 35%, a causa del ridotto numero di attività eseguibili in modalità di lavoro agile.

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.

Stanziamanti in conto competenza per l'anno 2023, iniziali (legge di bilancio di previsione 29 dicembre 2022, n. 197) e definitivi (Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato 2023), distinti per Programma di spesa.

STANZIAMENTI 2023, 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	916.038.516,00	983.282.113,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 - Sviluppo e sicurezza della mobilita' stradale	375.083.325,00	418.333.532,57
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.2 - Autotrasporto ed intermodalita'	529.137.048,00	533.088.239,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.4 - Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	66.780.283,00	89.196.322,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.5 - Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1.093.715.872,00	1.089.197.028,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.6 - Sviluppo e sicurezza della mobilita' locale	8.033.966.643,00	8.799.121.012,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.9 - Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	1.307.814.883,00	1.361.469.485,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 - Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	374.021.546,00	388.847.971,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 - Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	11.571.012,00	13.013.397,14
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.10 - Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	2.902.814.739,00	2.948.768.676,29
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.11 - Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostrada	4.021.354.096,00	4.548.664.192,00
19 - Politiche abitative, urbane e territoriali	19.2 - Politiche abitative, urbane e territoriali	523.455.179,00	561.467.286,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.2 - Indirizzo politico	45.877.555,00	29.979.010,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.3 - Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	86.078.190,00	94.015.226,00
		20.287.708.887,00	21.858.443.490,00

Indicatore di tempestività dei pagamenti

La Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato per l'anno 2023 fissa in **11,32 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 risulta inferiore a quello dell'anno precedente che ha registrato un valore pari a 15,09 giorni.

Tra le misure adottate e previste per il miglioramento dell'indicatore si segnala:

- l'avvio delle procedure per la costituzione di una task force composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e della Strutture di missione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di cui all'art. 2 del D.L. n. 13 del 2023 per il monitoraggio dell'attuazione del Piano degli interventi per il superamento del ritardo dei pagamenti;
- la costituzione di un nucleo stabile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esame e l'approfondimento delle tematiche di bilancio dell'Amministrazione;
- l'avvio dal mese di marzo 2024 delle procedure di ricognizione dei dati risultanti dalla Piattaforma dei Crediti Commerciali (PCC) e conseguente verifica delle fatture per l'eliminazione di quelle che non rappresentano più un debito a carico dell'Amministrazione, per prescrizione o per altre cause (contenziosi già definiti, transazioni avvenute, mandato di pagamento effettuato senza preventivo collegamento della fattura, etc.);
- l'implementazione dei sistemi informativi contabili per le attività trimestrali di monitoraggio dei dati relativi alla tempestività dei pagamenti.

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 2023, degli obiettivi specifici, in base alla media semplice degli indicatori associati.

N.	<i>Obiettivi specifici contenuti nel PIAO 2023-2025</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	79,80%
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	100%
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	27,73%
4	Migliorare la sicurezza stradale utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	91,44%
5	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	100%
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	99,05%
7	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	6,1%
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	100%

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	TARGET PREVISTO 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in miliardi di m ³	Mantenere la capacità di invaso	MIT	3,3	3,3

Le reti idriche

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	TARGET PREVISTO 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Stato di realizzazione delle opere	Percentuale di avanzamento dei lavori	MIT	50%	29,80%

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 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Stato di realizzazione delle opere	Percentuale di avanzamento dei lavori	MIT	91%	96,70%	98,75%

Le strade di interesse nazionale

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE 2021	TARGET PREVISTO 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Stato di realizzazione delle opere	Percentuale di avanzamento dei lavori	MIT	21%	29,16%	29,16%

Le piste ciclabili

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET PREVISTO 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Stato di realizzazione delle opere PNRR	Piste ciclabili realizzate (km)	MIT	=	+200 km	+200 km

Fonte: relazione obiettivi strategici del Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto

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 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Numero alloggi recuperati per anno	Recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP	MIT	3.518	6.397	1.774

I motivi che, nel 2023, hanno condotto al completamento di soli 1.774 alloggi rispetto ai 6.397 previsti sono da ascrivere, essenzialmente, alla complessità del sotteso procedimento amministrativo e alla numerosità dei soggetti coinvolti. Il programma coinvolge il Ministero in qualità di ente finanziatore alle regioni, le quali a loro volta trasferiscono le risorse, sulla base dell’avanzamento dei lavori, ai soggetti attuatori (comuni e ex IACP). La prima difficoltà da risolvere attiene proprio alla complessità della fase di previsione del target, che obbliga a definire gli obiettivi per l’anno successivo quando ancora non sono disponibili i dati di rendiconto dell’anno precedente. La seconda difficoltà da affrontare riguarda il trasferimento delle risorse alle regioni, che non avviene con la fluidità attesa per i ritardi registrati nell’avanzamento fisico degli interventi. Inoltre, assumono notevole importanza, che incidono sul target raggiunto, le eventuali rimodulazioni del programma degli interventi formulate dalle regioni, conseguenti a rinunce, revoche di finanziamento e necessità di intervenire con proprie risorse per far fronte ad urgenze abitative. Le rimodulazioni, come è evidente, si ripercuotono sulla riduzione complessiva della portata e dell’efficacia degli interventi programmati e sull’appesantimento della gestione amministrativa sia a livello centrale che territoriale.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 4

Obiettivo specifico: “Migliorare la sicurezza stradale 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 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
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	16,55	17,63
N. Vittime in incidenti stradali	Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali	Conto nazionale infrastrutture e trasporti - ISTAT	3.377	2.785	3.080

La stima preliminare dei valori di incidentalità condotta dall’ISTAT è basata su dati provvisori rilevati dagli organi di Polizia stradale.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 5

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

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTI	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Numero di nuovi treni ammessi a contributo	Quantità di treni oggetto di decreti di riparto e/o convenzioni	MIT	=	8	8
Nuovi autobus ammessi al contributo	Quantità di autobus oggetto di decreti di riparto e/o convenzioni	MIT	=	1.205	1.205
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	=	26%	26%

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 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Traffico passeggeri	Milioni-km di viaggiatori previsti nel contratto di servizio Trenitalia	Contratto di Servizio Trenitalia (Piano economico finanziario)	3.794,6	4.179,9	4.140,3

Il numero di viaggiatori per km rilevato nel 2023, seppure inferiore al target previsto (-0,95%), presenta uno scostamento positivo del 19,38% rispetto all’annualità precedente, passando da 3.468.255.820 del 2022 a 4.140.265.336 del 2023.

OBIETTIVO SPECIFICO N. 7

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

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	BASELINE	TARGET PREVISTO 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
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%	-0,95%
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	=	+5%	0,61%

Entrambi gli indicatori registrano un valore inferiore rispetto ai target previsti, poiché entrambi sono rapportati ai valori rilevati nel 2022, anno in cui si è registrato un picco del traffico marittimo, rispettivamente del 16% e del 18% rispetto all’anno precedente, dovuto alla generale ripresa post-pandemia. La programmazione 2023, effettuata prima che i dati a consuntivo dei tumultuosi incrementi del 2022 fossero completamente disponibili, ha previsto una flessione dei traffici, ma non nella misura effettivamente registratasi. E ciò malgrado il sostegno offerto dal Ministero col finanziamento di tre progetti alimentati con le risorse del fondo complementare del PNRR (Progetto integrato porti d’Italia, Piano nazionale *Cold ironing* e Progetto Navigazione green). Gli interventi e le attività dei tre progetti sono risultati in linea con i tempi programmati.

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 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
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%	≥84%	100%
Percentuale di ispezioni eseguite a bordo di navi mercantili nazionali e straniere, rispetto a quelle programmate	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	90%	≥92%	93%

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 2023	TARGET RAGGIUNTO 2023
Percentuale di infrazioni accertate nel contrasto all'abusivismo demaniale rispetto al numero di controlli eseguiti	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	0,9%	≥ 1,2%	1,2%
Percentuale di infrazioni accertate per inosservanza delle Ordinanze sulla sicurezza balneare, rispetto al numero di controlli eseguiti	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	3%	≥ 3,5%	3,8%

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 2023" del 9 gennaio 2023, n. 2.

Nelle tabelle che seguono si riportano i risultati degli obiettivi strategici di competenza dei centri 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	100%
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	100%
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	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	99,77%
5	Orientamento alla sostenibilità della gestione e del funzionamento del Ministero	100%

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	100%
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	99,63%
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	100%
4	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	100%

<i>DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030": orientamento di campagne informative e di comunicazione per una mobilità corretta e rispettosa della legalità	98%
2	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali	100%
3	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	100%
4	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	100%
5	Miglioramento e trasformazione dei trasporti aerei	100%
6	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	100%

<i>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Efficientamento dell'involucro edilizio	100%
2	Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)	100%
3	Rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata	100%
4	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	100%

<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 (<i>safety e security</i>) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale	99,56%
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	99,92%
3	Semplificazione e accelerazione dei procedimenti, rafforzamento delle misure di prevenzione della corruzione e sviluppo della trasparenza e della qualità dei servizi	98,87%

PERFORMANCE COMPLESSIVA 2023	
<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	99,95%
Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici	99,91%
Dipartimento per la mobilità sostenibile	99,67%
Consiglio superiore dei lavori pubblici	100%
Capitanerie di porto	99,45%
MINISTERO	99,80%

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 2023.
- Rapporto sul Benessere equo e sostenibile (BES), pubblicato dall’ISTAT il 17 aprile 2024.
- Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione del Comando Generale 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.