



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**RELAZIONE SULLA PERFORMANCE  
ANNO 2013**



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **INDICE**

1. Presentazione	pag. 3
2. Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e gli altri stakeholder esterni	pag. 3
2.1 L'Amministrazione	pag. 3
2.2 Il contesto esterno di riferimento	pag. 8
2.3 I risultati raggiunti	pag. 33
3. Obiettivi : risultati raggiunti e scostamenti	pag. 33
3.1 Albero della performance	pag. 33
3.2 Obiettivi strategici	pag. 36
3.3 Obiettivi e piani operativi	pag. 36
3.4 Obiettivi individuali	pag. 37
4. Risorse, efficienza ed economicità	pag. 39
5. Pari opportunità e bilancio di genere	pag. 39
6. Il processo di redazione della relazione sulla performance	pag. 42
6.1 Fasi, soggetti, tempi e responsabilità	pag. 42
6.2 Punti di forza e di debolezza del ciclo di gestione della performance	pag. 43
6.2.1 Punti di forza	pag. 43
6.2.2 Punti di debolezza	pag. 44
Allegati :	
1) Obiettivi strategici	
2) Livelli di performance delle strutture	
3) Tabella documenti del ciclo gestione della performance	
4) Nota integrativa al Rendiconto Generale dello Stato 2012 ("Quadro Contabile Riassuntivo", "Elenco degli indicatori", "Risultati finanziari e principali fatti di gestione per Programma", Scheda "Pagato in conto competenza" e "Residui accertati di nuova formazione")	
5) Tabella valutazioni individuali	



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **1. PRESENTAZIONE**

La presente relazione, predisposta ai sensi e per gli effetti dell'articolo 10, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150, nonché sulla base delle Linee Guida di cui alla Delibera CiVIT n. 5/2012, aggiornata in data 30 maggio 2013, 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.

A norma dell'articolo 15, comma 2, lettera b), essa è definita dall'organo di indirizzo politico-amministrativo in collaborazione con i vertici dell'Amministrazione.

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

### **2.1 L'Amministrazione**

#### ***2.1.1 Funzioni e compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti***

Ai sensi dell'articolo 42 del D.Lgs. 30 luglio 1999, n. 300, Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge le funzioni ed i compiti di spettanza statale 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;



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dall'articolo 41 e dal presente comma, 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.

Il Ministero svolge, altresì, funzioni e compiti di monitoraggio, controllo e vigilanza nelle aree predette, nonché funzioni di vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio.

## **2.1.2 Organizzazione**

Relativamente all'assetto organizzativo, il Ministero, nell'anno 2013, ha mantenuto la struttura prevista dal D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211.

Nel corso dell'anno 2014, è stato riorganizzato, con D.P.C.M. 11.02.2014 n. 72, adottato in attuazione dell'articolo 2, commi 1 e 10-ter, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 7 agosto 2012, n. 135, nonché dell'articolo 2, comma 7, del decreto legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 30 ottobre 2013, n. 125.

Con la nuova riorganizzazione, che ha mantenuto la preesistente struttura dipartimentale, sono state operate, nell'ottica della *spending review*, ulteriori modifiche e riduzioni delle strutture dirigenziali di primo livello, diminuendo gli Uffici dirigenziali di livello generale da 18 a 16 in sede centrale e da 14 a 11 in sede decentrata e periferica (Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e Direzioni Generali Territoriali). All'individuazione ed alla definizione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale dovrà provvedersi con successivo decreto ministeriale di natura di natura non regolamentare.

Nella tabella che segue, è esposto il raffronto tra il precedente assetto organizzativo (D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211) e quello attuale, disciplinato dal D.P.C.M. 11.02.2014, n. 72.



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

D.P.R 3 dicembre 2008, n. 211		D.P.C.M 11.02.2014	
SEDE CENTRALE		SEDE CENTRALE	
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione Generale del personale e degli affari generali	Direzione Generale per la motorizzazione	Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali	Direzione Generale del personale e degli affari generali
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali	Direzione Generale per la sicurezza stradale	Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali	Direzione Generale per la motorizzazione
Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali	Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità	Direzione Generale per la condizione abitativa	Direzione Generale per la sicurezza stradale
Direzione Generale per le politiche abitative	Direzione Generale per il trasporto ferroviario	Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali	Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità
Direzione Generale per le infrastrutture stradali	Direzione Generale del trasporto pubblico locale	Direzione Generale per la regolazione ed i contratti pubblici	Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Direzione Generale per la regolazione ed i contratti pubblici	Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	Direzione Generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche	Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale
Direzione Generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture	Direzione Generale per i porti	Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali	Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto e per vie d'acqua d'interne
Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità	Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo	Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici	Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo
Direzione Generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche	Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici		
UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI		UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	
Provveditorato Piemonte-Valle d'Aosta	Direzione generale territoriale del Nord-Ovest	Provveditorato Piemonte-Valle d'Aosta - Liguria	Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
Provveditorato Lombardia-Liguria	Direzione generale territoriale del Nord-Est	Provveditorato Lombardia-Emilia Romagna	Direzione generale territoriale del Nord-Est
Provveditorato Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia	Direzione generale territoriale del Centro-Nord e Sardegna	Provveditorato Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia	Direzione generale territoriale del Centro
Provveditorato Emilia-Romagna-Marche	Direzione generale territoriale del Centro-Sud	Provveditorato Toscana-Marche -Umbria	Direzione generale territoriale del Sud
Provveditorato Toscana-Umbria	Direzione generale territoriale del Sud e Sicilia	Provveditorato Lazio-Abruzzo-Sardegna	
Provveditorato Lazio-Abruzzo-Sardegna		Provveditorato Campania-Molise - Puglia - Basilicata	
Provveditorato Campania-Molise		Provveditorato Sicilia - Calabria	
Provveditorato Puglia-Basilicata			
Provveditorato Calabria-Sicilia			



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale opera, inoltre, il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, il quale esercita le funzioni di competenza, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato, che 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 D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa che ne assicurano indipendenza di giudizio e di valutazione. Anche la struttura organizzativa del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stata riordinata per effetto del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, mediante riduzione del numero delle Sezioni (Uffici dirigenziali di livello generale) da 5 a 3.
- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, come previsti dall'articolo 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, tra le quali: ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marino mercantile, esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo e nei porti, personale marittimo.

Il Corpo delle Capitanerie di porto svolge in sede decentrata le attribuzioni per lo stesso previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

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

- la Struttura tecnica di missione, istituita ai sensi dell'articolo 163, lett.b) del d. lgs. n. 163/2006, che ha il compito di dare impulso alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e di supportare la vigilanza sulla loro realizzazione;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, istituito ai sensi della legge 144/1999, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, chiamata a svolgere i compiti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 in materia di sinistri ferroviari, e al decreto legislativo 6 settembre 2011 n. 165 in materia di sinistri marittimi.

L'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è stato soppresso ai sensi dell'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, a decorrere dal 15 gennaio 2014, data dell'entrata in operatività dell'Autorità per la regolazione dei trasporti, che ne ha assorbito le funzioni.



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nelle tabelle che seguono vengono esposti i dati concernenti le strutture e la dotazione organica, **alla data del 31 dicembre 2013**

<b>STRUTTURE (31.12.2013)</b>	
Centri di responsabilità amministrativa	5
Uffici di livello dirigenziale generale	39
Divisioni e strutture equiparate	229
<b>RISORSE UMANE (Dotazione organica al 31.12.2013 – D.P.C.M. 22.01.2013)</b>	
Dirigenti di prima fascia	38
Dirigenti di seconda fascia	181
Personale non dirigenziale	7525
<b>RISORSE FINANZIARIE (stanziamenti di competenza)</b>	
	Bilancio di previsione 2013 (L. 229/2012)
<b>SPESE CORRENTI</b>	<b>€ 6.856.065.871</b>
<i>funzionamento</i>	€ 1.023.893.386
<i>interventi</i>	€ 5.764.581.540
<i>oneri comuni di parte corrente</i>	€ 67.590.945
<b>SPESE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>€ 5.451.517.802</b>
<i>investimenti</i>	€ 3.758.532.488
<i>oneri comuni di conto capitale</i>	€ 1.692.985.314

## 2.2 Il contesto esterno di riferimento

In un momento storico, quale quello attuale, caratterizzato da una grave crisi finanziaria e da una fase recessiva destinata a durare ancora per i prossimi anni, i compiti e le funzioni attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assumono ancor più rilevanza. Le infrastrutture ed il sistema dei trasporti sono, infatti, tra i principali fattori abilitanti della crescita e della competitività di un Paese.

In tale contesto, l'azione del Ministero è tesa a creare condizioni dirette a favorire la crescita e la ripresa economica.

Di seguito, si riferisce sulle attività poste in essere e nei principali settori di materie di competenza del Ministero.





# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Prosegue l'attuazione del **Programma delle infrastrutture strategiche**, di cui alla legge n. 443 del 2001 ("legge obiettivo") e alla delibera CIPE n. 121 del 2001 e successive integrazioni.

Nell'anno 2013, il numero delle infrastrutture risulta aumentato di tredici unità, da 390 a 403, mentre il costo complessivo del Programma è aumentato di circa 477 milioni (+0,1%). Tali dinamiche sono il risultato dell'azzeramento del costo del Ponte sullo Stretto di Messina, dell'inserimento di alcuni nuovi interventi su indicazione dell'aggiornamento dell'11° Allegato al DEF 2013, tra i quali il **programma "Seimila campanili"**, il **Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici i porti di Gaeta e di Marina di Carrara**, il programma degli **interventi RFI** e quello dei **piccoli interventi ANAS** finanziati con il decreto legge n. 69 del 2013). Merita segnalare l'ingresso nel Programma di interventi di piccola dimensione con finalità di **manutenzione** delle strade e delle ferrovie (programma degli interventi ANAS e RFI) e destinati ai piccoli comuni.

Dei 375,3 miliardi 285,5 sono relativi a interventi presenti nel PIS, come identificato dalla tabella 0 dell'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013, aggiornamento di settembre, e 89,8 a interventi esclusi da tale perimetro, che continuano a essere oggetto di monitoraggio, ma che non sono più stati confermati nei documenti programmatici nel corso degli ultimi anni.

La stabilizzazione del Programma coincide con la necessità di concentrare le risorse su un novero più circoscritto di interventi prioritari nell'ambito del Programma medesimo in attuazione di quanto disposto dall'articolo 41, comma 1, del decreto legge n. 201 del 2011, che ha modificato le modalità e i criteri di programmazione delle opere strategiche al fine di definire l'elenco delle infrastrutture da ritenere prioritarie sulla base di tre criteri generali riguardanti la coerenza con l'integrazione delle reti europee e territoriali, lo stato di avanzamento dell'iter procedurale e la possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

La progressiva diminuzione delle risorse finanziarie pubbliche disponibili ha reso impellente l'esigenza di migliorare l'utilizzo degli stanziamenti. Per tale ragione, l'individuazione di un numero più limitato di interventi prioritari è stata accompagnata dalla riprogrammazione delle risorse finanziarie disponibili, non solo a seguito di una riduzione dei fondi



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

stanziati, ma anche in conseguenza della definizione di meccanismi di revoca delle risorse non utilizzate.

Da segnalare che l'articolo 18, comma 1, del D.L. n. 69 del 2013, ha istituito il c.d. **“Fondo sblocca cantieri”**, con una dotazione complessiva pari a 2.069 milioni di euro, dei quali 1.978 milioni di assegnati a opere del Programma delle infrastrutture strategiche, al fine di consentire la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori.

Nell'anno 2013 sono risultati **in crescita i finanziamenti privati**, 57 miliardi contro 53 individuati a settembre 2012 (+ 6,7%),

Il partenariato pubblico e privato (PPP) si conferma, dunque, come un'opportunità indispensabile per la realizzazione di una parte importante del Programma, soprattutto per quelle opere tariffabili come autostrade e metropolitane, ma, nonostante sia in atto la rivisitazione di tutte le procedure e le norme che regolano questa modalità di finanziamento per facilitare il suo utilizzo, persistono ancora problematiche che ne determinano ancora rallentamenti.

Altra rilevante linea di attività è quella concernente la ***vigilanza e l'impulso alla realizzazione di opere già finanziate ed in corso di esecuzione***, a cura dei diversi soggetti attuatori, per il miglioramento della mobilità sulla reti sia stradali che ferroviarie ed il potenziamento delle reti idriche, idrauliche ed elettriche, finalizzato alla razionalizzazione nella gestione delle risorse ed alla prevenzione dei disastri idrogeologici, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di cinquantadue tra i più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria e stradale, acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria.

L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori accompagnato da visite ispettive in loco, nel supporto tecnico amministrativo alle problematiche incontrate dai soggetti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

Le strutture ministeriali si sono attivate per consentire il normale svolgimento dei lavori ed il rispetto dell'avanzamento previsto nel programma degli interventi; gli indicatori previsti dalla direttiva ministeriale per valutare il raggiungimento degli obiettivi hanno evidenziato il completo raggiungimento degli stessi.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Relativamente alle **reti stradali**, la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è sostanzialmente in linea con le previsioni; il 60% delle opere monitorate procede regolarmente, con degli avanzamenti di gran lunga superiori alle previsioni, il 20% manifesta dei moderati ritardi ed il restante 20% presenta un avanzamento pressochè nullo. In queste ultime situazioni, le cause sono dovute principalmente a sospensione unilaterale degli appaltatori in seguito a difficoltà societarie, a ritardi nell'iter di approvazione di progetti di variante ed, in alcuni casi, alla mancanza di fondi da parte dei soggetti aggiudicatori.

Con riferimento al **settore ferroviario**, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è sostanzialmente pari al 70% delle previsioni; i ritardi sono generalizzati e le criticità risultano principalmente collegate a difficoltà societarie degli appaltatori, ad imprevisti geologici nello scavo delle gallerie naturali ed a ritardi nell'iter di approvazione di progetti di variante.

Per gli interventi sulla **rete idrica**, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale è risultata pari al 72% circa delle previsioni; in particolare, l'avanzamento di sette, delle nove opere monitorate, è sostanzialmente in linea con le previsioni mentre le restanti due non sono state ancora avviate (per una, a causa del ricorso riguardante la procedura di validazione del progetto e, per l'altra, a causa della notevole durata delle procedure di scelta del contraente a seguito della partecipazione di un numero straordinario di imprese alla gara di appalto).

Quanto al **rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane**, è stato monitorato lo stato di attuazione degli interventi mediante attività di controllo, di coordinamento, di monitoraggio ed ispettiva, per verificare, anche, se l'"eseguito" e la "spesa" siano effettivamente rispondenti ai progetti ed ai quadri economici ammessi a contributo.

Nell'anno 2013, è stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati con le risorse della legge n. 211/92. L'attività si è concretizzata in un continuo monitoraggio dei lavori, nel supporto tecnico amministrativo alle problematiche incontrate dagli Enti attuatori, nella predisposizione di apposite riunioni ed incontri con le figure istituzionali coinvolte per la risoluzione delle criticità di volta in volta emerse.

L'attività di monitoraggio sui gestori del trasporto rapido di massa ha evidenziato delle criticità per alcuni degli interventi il cui avanzamento è



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

stato pressoché nullo per difficoltà dovute principalmente al ritardo nell'assegnazione dei fondi regionali ed al perfezionamento degli atti contrattuali.

Quanto al ***rilancio degli interventi in materia di infrastrutture portuali***, l'attività di vigilanza ed impulso è affidata alle Autorità portuali, coordinate e stimolate dalle competenti strutture ministeriali.

E' emerso un ritardo generalizzato nello stato di avanzamento dei lavori, rispetto al quale, gli Enti responsabili hanno rappresentato criticità legate essenzialmente alla predisposizione di progetti e perizie di variante ed a rallentamenti nelle procedure di gara.

Un'importante linea di attività del Ministero riguarda il ***finanziamento degli enti locali*** finalizzato al potenziamento ed all'efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati. La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli enti beneficiari, propedeutica all'erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L'obiettivo collegato a tale linea di attività ha previsto l'impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all'erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

L'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, ha istituito il "*Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico*". Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs 28 agosto 1997, n. 281 ed e' diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 miliardi di euro; a decorrere dall'entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

E' stato altresì predisposto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

riparto alle regioni dell'acconto pari al 60% del fondo, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013.

Tra le misure in tema di **politiche abitative**, particolare menzione merita il **Piano Nazionale per le città**.

L'art. 12, comma 1, del decreto-legge 22 giugno 2012, n.83, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 recante "Misure urgenti per la crescita del Paese" prevede che "il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti predispone un piano nazionale per le città, dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate".

Il successivo comma 6 del medesimo art. 12 del D.L. n.83/2012 prevede che al conseguente onere si provvede, a decorrere dall'esercizio finanziario 2012 e fino al 31 dicembre 2017, (10 ml per l'anno 2012, 24 ml per l'anno 2013, 40 ml per l'anno 2014, 50 ml rispettivamente per gli anni 2015, 2016 e 2017), per complessivi 224 milioni di euro, mediante l'utilizzo delle risorse non utilizzate o provenienti da revoche. Tali risorse saranno versate all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnate sul capitolo di bilancio di previsione di questo Ministero, n. 7365, denominato "Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città".

Inoltre il Ministro per la Coesione Territoriale ha destinato ulteriori 94 milioni di euro del Programma PON e Reti e Mobilità (confluite nel Piano azione e coesione) per le "Zone Franche Urbane".

Con il decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 286 del 3 agosto 2012 è stata istituita la Cabina di regia per l'attuazione del Piano nazionale per le città, che ha selezionato, in base al livello di concorrenza con gli obiettivi e con le finalità del Piano Nazionale per le città, le proposte presentate dai comuni, graduandole secondo una priorità (alta, media, bassa) sulla base dell'applicazione dei criteri forniti dalla citata legge.

A seguito di tale approfondita analisi la Cabina di regia ha proceduto all'individuazione di n. 28 proposte inserite nella fascia alta e quindi selezionate ad ottenere il finanziamento.

Cinque di queste proposte sono presentate da Comuni appartenenti alle Zone Franche Urbane ricadenti nella macro area convergenza nelle regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Con il decreto dipartimentale n.1105 dell'8 febbraio 2013 è stata approvata la destinazione del "Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città" ai comuni selezionati.

L'assegnazione di tali fondi è avvenuta anche in considerazione dell'effetto moltiplicatore che gli interventi finanziati avrebbero prodotto sul territorio.

Nel corso dell'anno 2013 sono stati sottoscritti n. 10 contratti di valorizzazione urbana e conseguentemente sono state stipulate n. 10 convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed i Comuni di Ancona, Eboli, Firenze, L'Aquila, Matera, Pavia, Potenza, Rimini, Trieste e Venezia, che tutt'oggi sono al visto della Corte dei Conti.

A favore di tali comuni, nelle more della registrazione da parte della Corte dei Conti della citate Convenzioni, sono stati predisposti n. 10 decreti direttoriali di impegno del 10% del finanziamento concesso, quale prima quota del contributo da erogare, così come previsto dall'art. 11 comma 3, delle sottoscritte convenzioni.

Nell'anno 2014 sono stati sottoscritti ulteriori n. 12 contratti di valorizzazione urbana ed è in corso la predisposizione delle relative convenzioni.

A seguito di quanto sopra evidenziato, nessuno dei 28 progetti finanziati è ancora effettivamente cantierato.

Per quanto riguarda la **nuova programmazione TEN-T (Trans European Networks – Transport)**, va detto che tale materia è incardinata nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articoli 170-172) e che l'articolo 171, comma 2, prevede che gli Stati membri si coordinino tra loro, in collegamento con la Commissione, al fine di orientare le politiche nazionali verso gli obiettivi di coesione territoriale e di realizzazione del mercato unico. Il Ministero ha ottemperato a tale previsione normativa mediante la costante partecipazione al tavolo negoziale che si è attivato nell'anno 2011, con la pubblicazione del libro Verde sui trasporti, e si è concluso il 13 dicembre 2013, con la pubblicazione su Gazzetta ufficiale europea dei due nuovi regolamenti TEN-T (regolamento n.1315/2013 sugli orientamenti per lo sviluppo delle reti TEN-T e regolamento n. 1316/2013 che istituisce il CEF, ovvero il meccanismo che finanzia le reti TEN-T).

Da parte italiana, la revisione del sistema delle infrastrutture di trasporto di interesse europeo è partita dalla riconferma dei Progetti Prioritari TEN-T, definiti nel 2004 ed in corso di realizzazione, dei corridoi ERTMS e dei





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

“corridoi ferroviari merci” approvati nel 2010, in quanto si è ritenuto assolutamente prioritario garantire la continuità di realizzazione a queste infrastrutture ferroviarie che collegano l’Italia all’Europa.

Il riesame della politica in materia di rete transeuropea di trasporto (TEN-T) si è, pertanto, basato sull’esigenza di rilanciare il processo di crescita, competitività e sviluppo, alla luce dell’agenda Europa 2020 con riferimento alla specifica realtà del sistema territoriale e produttivo nazionale e da alcune carenze logistiche, rappresentate, tra l’altro, dall’insufficiente sviluppo dei collegamenti multi-modalità verso i porti.

Il Governo italiano ha pertanto espresso il proprio parere favorevole alla proposta di istituire lo strumento finanziario denominato Connecting Europe Facility (CEF) nell’ambito del più ampio negoziato relativo all’intero budget europeo 2014-2020 (Multi-annual Financial Framework).

Venendo agli aspetti di merito, i due regolamenti n.1315/2013 e n. 1316/2013 sopra citati, entrati in vigore il 1° gennaio 2014, recano, rispettivamente alcune significative novità.

Sul piano finanziario, il budget del CEF per la componente trasporti ammonta a 26.2 miliardi di euro (inclusi gli 11.3 miliardi dal Fondo di Coesione), superiore quindi ai circa gli 8 miliardi di euro del budget TEN-T 2007-2013.

Detti finanziamenti saranno erogati sulla scorta di bandi per l’assegnazione dei contributi comunitari che verranno pubblicati nell’arco del periodo 2014-2020 con un doppio orizzonte temporale, e precisamente bandi pluriennali (prevalentemente rivolti alla esecuzione di lavori) e bandi annuali (destinati a finanziare progettazioni e opere complementari).

Ai bandi pluriennali sarà destinato l’80-85% dell’intero budget, mentre la restante parte del budget sarà allocata mediante bandi annuali.

Per quanto riguarda i settori di intervento, le finalità perseguite dalla Commissione europea sono chiaramente riflesse nelle priorità in base alle quali è stato ripartito il budget comunitario.

Mediante bandi pluriennali, le risorse del CEF saranno destinate:

- per l’85%, all’implementazione delle sezioni mancanti dei corridoi, al miglioramento dei collegamenti transfrontalieri, rimozione colli di bottiglia, incremento dell’interoperabilità (prevalentemente ferroviaria) sulle sezioni dei Corridoi multimodali e sulle altre sezioni preidentificate della Core Network;



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- per il 5% all'implementazione di sistemi di trasporto sostenibili ed efficaci, decarbonizzazione, sviluppo di nuove tecnologie a basso impatto ambientale e efficienti dal punto di vista energetico, miglioramento della sicurezza;
- infine, il 15% sarà destinato all'ottimizzazione dell'integrazione modale e dell'interconnessione intermodale, miglioramento dell'interoperabilità mediante le applicazioni telematiche (SESAR, ITS, RIS, VTMS, MOS).

Per contro, i bandi annuali verranno utilizzati per destinare risorse:

- nella misura dell'85% al finanziamento di interventi sulle Reti Comprehensive e altre sezioni della Rete Core, diverse dai Corridoi;
- nella misura del 5% per l'implementazione di sistemi di trasporto sostenibili ed efficaci, decarbonizzazione, sviluppo di nuove tecnologie a basso impatto ambientale e efficienti dal punto di vista energetico, miglioramento della sicurezza, servizi di trasporto merci, azioni che riducono il rumore;
- infine, il 15% sarà destinato a sostegno di applicazioni telematiche non incluse nelle priorità dei bandi pluriennali ed al miglioramento dell'accessibilità per persone disabili.

Giova evidenziare che l'accesso ai contributi europei sarà subordinato all'osservanza di specifiche condizioni e requisiti (condizionalità ex ante): in particolare, i progetti dovranno essere dotati di un'adeguata analisi costi-benefici che dimostri la massimizzazione della leva finanziaria prodotta dal co-finanziamento; inoltre, i progetti dovranno fare parte di programmi sottoposti a VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

Nei casi di ritardi nella realizzazione dei progetti, la Commissione europea applicherà il principio "Use it or lose it", ovvero procederà alla riallocazione del finanziamento comunitario in caso di progetti che non rispettino le condizioni ed i tempi di realizzazione previsti.

Un'importante priorità politica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attiene, poi, alla ***sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri***.

Quanto alla ***sicurezza sulle opere di sbarramento***, il Ministero, ai fini della tutela della pubblica incolumità, approva i progetti delle grandi dighe (quelle che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume superiore ai 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

dall'invaso, dal relativo sbarramento e da tutte le opere complementari e accessorie. Provvede, inoltre, alla vigilanza sulla costruzione delle dighe di competenza e sulle operazioni di controllo e gestione spettanti ai concessionari. Al dicastero è, altresì, affidato il compito di predisporre la normativa tecnica in materia di dighe.

L'attività è disciplinata, per gli aspetti procedurali ed autorizzativi, dal D.P.R. 10 novembre 1959, n.1363 "Approvazione del regolamento per la compilazione dei progetti, la costruzione e l'esercizio delle dighe di ritenuta" nonché, per quanto concerne la normativa tecnica di settore, dal D.M. LL.PP. 24 marzo 1982.

I risultati dell'attività svolta nel 2013 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio	1.034
visite periodiche per il controllo del comportamento delle opere di derivazione	1.034
esame dei progetti e studi presentati dai Concessionari	324
esame delle asseverazioni presentate dai Concessionari	967

Quanto alla ***messa in sicurezza degli edifici scolastici***, occorre far cenno al c.d. "Piano scuole", che figura tra i principali programmi di edilizia statale e coinvolge le strutture centrali e periferiche del Ministero.

Le modalità di attuazione del *Programma stralcio di riduzione della vulnerabilità anche non strutturale degli edifici scolastici*, sono definite dalla Delibera CIPE n. 32 del 13 maggio 2010. Sulla base delle Convenzioni Stato-Ente, relative ad ogni singolo intervento inserito nel programma, il Ministero eroga i finanziamenti solo successivamente: alla verifica tecnico-amministrativa del progetto definitivo, a sopralluoghi in corso d'opera di verifica dello stato di avanzamento dei lavori e, ad ultimazione degli stessi, dopo la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

In particolare, l'articolazione generale del processo è suddivisa nelle seguenti fasi principali:

1. verifica della corrispondenza del progetto allo scopo del finanziamento;
2. verifica dell'effettivo inizio dei lavori e dell'avanzamento della spesa effettuato attraverso il monitoraggio delle erogazioni;
3. monitoraggio di avanzamento dei progetti;
4. verifica a consuntivo della ultimazione dei lavori e del raggiungimento delle finalità del programma attraverso l'esame della relazione Stato-Ente.

Nel corso del 2013 è stata pressoché completata la fase di verifica dei progetti presentati dagli Enti locali, misurata attraverso le istruttorie progetti di messa in sicurezza degli edifici scolastici e i relativi pareri (a fronte di 421 richieste, sono stati emessi 428 pareri ed effettuati 474 sopralluoghi). Nel secondo semestre 2013, a seguito della chiusura dell'anno scolastico e al concomitante inizio dei lavori, ha assunto maggiore rilevanza l'attività correlata all'erogazione delle risorse finanziarie in relazione alla quale sono state concluse 1.346 istruttorie per l'erogazione dei contributi.

Con riferimento alla ***sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad "impianti fissi"***, ai sensi del DPR 753/80, le competenze del Ministero riguardano le verifiche finalizzate al rilascio del Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3 DPR 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 DPR 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del N.O. tecnico all'apertura all'esercizio degli impianti e del materiale rotabile; analoghi compiti sono previsti in fase di esercizio attraverso verifiche periodiche.

Gli adempimenti richiamati riguardano un complesso rilevante di sistemi di trasporto nel "*settore del trasporto urbano*" (filovie, tramvie, metropolitane e relativo materiale rotabile, nonché ascensori, tappeti mobili e scale mobili in servizio pubblico), nel "*settore degli impianti a fune*" (sciovie, seggiovie, funivie funicolari), nel "*settore del trasporto ferroviario regionale*" sulle reti non interconnesse alla rete nazionale (e relativo materiale rotabile) e, transitoriamente, anche per il trasporto ferroviario regionale sulle reti interconnesse nelle more della assunzione di competenza da parte della Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

(ANSF) una volta che sarà completato l'attrezzaggio con sistemi tecnologici omogenei a quelli della rete nazionale, ai sensi dell'art. 27 – D. Lgs 162/2007.

La complessità e l'entità degli interventi previsti dal programma di cui alla Legge 211/92 ha in molti casi comportato l'adozione di tecnologie innovative sia per quanto attiene alle caratteristiche dei veicoli (tram su gomma, sistemi a guida ottica, people-mover) sia per quanto attiene ai sistemi di automazione della circolazione e marcia automatica senza conducente (metropolitana di Torino, linea C di Roma, Milano M4, M5, metro Brescia) che comportano la necessità di seguire costantemente le diverse fasi di sviluppo del progetto e di realizzazione delle opere al fine di poter dare certezza di risultato nella fase di rilascio del N.O.T. per l'apertura dell'esercizio.

Per questi casi, in analogia ad similari esperienze condotte all'estero, la Direzione generale competente istituisce apposite commissioni di sicurezza incaricate di seguire la fase di sviluppo dell'opera, dall'approvazione del progetto definitivo alla fase di messa in esercizio dell'impianto, previo svolgimento delle verifiche e prove previste ai sensi dell'art. 5 del DPR 753/80.

Nel corso del 2013 sono state istituite 10 commissioni di sicurezza con il compito di seguire la realizzazione di altrettante opere ed impianti.

Quanto alla ***sicurezza del trasporto stradale***, il Ministero, tra le varie attività ed iniziative, collabora con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'interno per la programmazione ed effettuazione dei ***controlli su strada*** finalizzati al miglioramento del livello di sicurezza ed a fornire maggiori standard per l'equilibrio del mercato dell'autotrasporto.

Le pattuglie miste, costituite dal personale delle due amministrazioni eseguono, con l'ausilio di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR), assegnati alle Direzioni Generali Territoriali, dei "***controlli integrati***", riguardanti:

- il controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- il controllo sui conducente di veicoli industriali, volto a verificarne la regolarità del rapporto di lavoro, il rispetto dei tempi di guida e di riposo e l'uso di alcool o sostanze stupefacenti;
- il controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.



## Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

I risultati dell'attività di controllo svolta nel 2013 si possono così riassumere:

ATTIVITA'	VOLUME	VARIAZIONE RISPETTO AL 2012
servizi effettuati	2.200	+ 2,4%
veicoli controllati nei servizi congiunti	29.870	- 9,7%
infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	27.603	- 7,1%

Nel corso dell'anno, nonostante un lieve incremento dell'attività di controllo, si è registrata una flessione del numero dei mezzi controllati, in particolare di quelli a carico dei vettori esteri. Hanno concorso a questa tendenza negativa fattori diversi. In generale, anche il settore dei trasporti sta risentendo dell'attuale sfavorevole congiuntura economica, e la riduzione degli scambi commerciali incide sui flussi di traffico commerciale su gomma.

Di particolare rilievo i compiti svolti dal Corpo delle Capitanerie in materia di **sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste**.

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

- mantenere al meglio i mezzi aeronavali già in esercizio, anche al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Inoltre, per mantenere una costante **preparazione professionale specialistica** del personale dedicato al delicato settore, sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le sedi periferiche, svolte anche congiuntamente ad altre Amministrazioni e pure a livello internazionale con il coordinamento della Centrale operativa del Comando Generale, per verificare e sviluppare l'efficienza e la prontezza operativa (di personale e mezzi) nelle situazioni di emergenza. Ciò, anche al fine di misurare i tempi di intervento, cercando di ridurli il più possibile, e di verificare l'efficacia delle azioni congiunte, svolte in sinergia con altri organismi e istituzioni.

Sono state effettuate **4.910 missioni di addestramento** da parte dei mezzi navali (4662 nel 2012, 5.865 nel 2011 e 9.858 nel 2010) che, seppur in calo rispetto al passato, configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno, anch'esso opportunamente contenuto (3.700).

Per l'impiego nei vari settori tecnico-operativi si sono realizzati molteplici corsi di specializzazione che hanno interessato **896** militari, a fronte dei 743 previsti. Il superamento dell'obiettivo programmato è stato favorito dal ricorso, in più occasioni e per quanto praticabile, alla c.d. "*formazione in house*".

L'esame degli indici di efficacia monitorati dal controllo di gestione, relativamente alla fase concernente la **disponibilità operativa dei mezzi aeronavali e terrestri** della Guardia costiera, fa registrare una media di 299 giorni di disponibilità (su 300 previsti).

In assenza di idonee risorse finanziarie destinate all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria dei mezzi operativi della Guardia Costiera, si è dovuto privilegiare il mantenimento in efficienza e l'esercizio dei mezzi navali, più coinvolti nelle emergenze in mare, sacrificando quelli terrestri e la componente aerea, tra l'altro sottoposta ad un **forzato periodo di indisponibilità** anche per sopperire ai tagli delle manovre di contenimento della spesa. È stato raggiunto, comunque, l'obiettivo programmato (indice di efficacia medio nazionale: 1,00). Dal punto di vista prettamente operativo, nel periodo in esame, la gestione delle **sale operative** delle Capitanerie di porto e degli uffici dipendenti, coordinate dagli M.R.S.C. – *Maritime Rescue Sub Center* – ubicati presso ognuna delle quindici Direzioni marittime, ha riguardato:

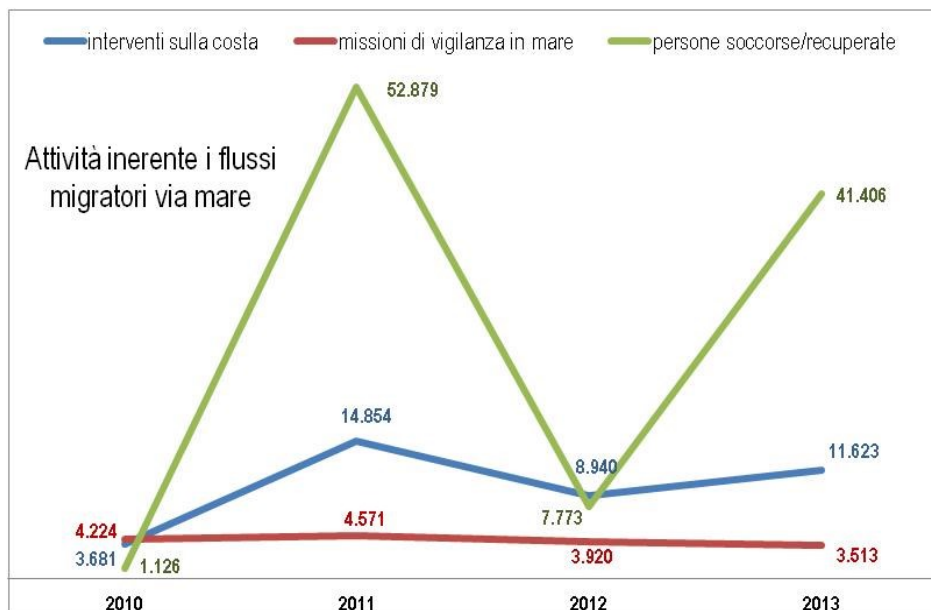
- **3.877 operazioni di soccorso** e assistenza condotte/coordinate (3.878 nel 2012 e 4.365 nel 2011);



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

- **4.566 missioni** di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali (4.244 nel 2012 e 4.311 nel 2011);
- **8.971 persone soccorse e/o assistite** (10.874 nel 2012 e 7.259 nel 2011);
- **2.322 unità** da traffico, pesca e diporto **soccorse e assistite** (2.215 nel 2012 e 2.420 nel 2011);
- **132.843 miglia percorse** dalle unità navali, per ricerca e soccorso (116.124 nel 2012 e 115.593 nel 2011);
- **548 ore di volo** eseguite dalla componente aerea, per S.A.R. (552 nel 2012 e 364 nel 2011);
- **258 missioni** aeronavali per **trasporto ammalati e traumatizzati** (295 nel 2012 e 271 nel 2011).

Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso), con particolare riferimento all'attività connessa **all'immigrazione clandestina**, ai precedenti dati **si aggiungono** i seguenti *output* Mentre nel 2012 vi era stata una sensibile attenuazione del fenomeno, per cui il numero degli interventi della Guardia costiera legati al flusso migratorio, sia come operazioni di ricerca e soccorso in mare e, ancor più, come controlli degli sbarchi a terra, risultava decisamente inferiore a quello dell'anno precedente, nel 2013 vi è stato un nuovo sensibile incremento del fenomeno, per cui il numero delle persone soccorse/recuperate dalla Guardia costiera è tornato a crescere, come pure i controlli degli sbarchi a terra. Al grande impegno derivante dalle continue emergenze, si aggiunge la sorveglianza in mare, a scopo cautelativo che, ovviamente, annota una lieve contrazione.



Anche nel corso del





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

2013 i flussi migratori, verso le coste italiane, hanno avuto origine dalla Grecia, dalla Turchia, dalla Libia, dalla Tunisia e dall'Egitto. In particolare:

- i flussi provenienti da Turchia e Grecia hanno riguardato principalmente cittadini di nazionalità palestinese, afghana, iraniana, siriana, irachena e pakistana sbarcati lungo le coste pugliesi (Otranto, Santa Maria di Leuca, Brindisi e Vieste);
- quelli provenienti dalla Libia (Tripoli, Misurata e Bengasi) hanno riguardato principalmente cittadini di nazionalità somala ed eritrea che, imbarcati a bordo di gommoni, sono giunti anche senza essere stati assistiti sulle coste siciliane (Lampedusa e Siracusa);
- i flussi provenienti dalla Tunisia (Kelibia, Tunisi, Sousse e Sfax) hanno riguardato cittadini di varie nazionalità, ma con prevalenza tunisina, che a bordo di piccole imbarcazioni sono approdati sulle coste siciliane (Pantelleria, isole Egadi, e Lampedusa);
- i flussi provenienti dall'Egitto (Alessandria) hanno riguardato principalmente cittadini di nazionalità egiziana, pakistana, siriana ed indiana che a bordo di pescherecci hanno raggiunto le coste siciliane (Siracusa).

L'intensificarsi delle emergenze appena richiamate ha, inevitabilmente, congestionato l'attività espletata presso la **Centrale operativa I.M.R.C.C.** del Comando generale (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*). Essa gestisce, infatti, le numerose telefonate di emergenza effettuate al "Numero blu" 1530 che, oltre a selezionare automaticamente la Capitaneria di porto nella cui giurisdizione è ubicato il telefono fisso da cui proviene la chiamata, permette, tramite operatori, di smistare rapidamente, alle sale operative delle Capitanerie competenti per territorio, le richieste provenienti da rete mobile.

Presso la Centrale operativa, inoltre, sono gestiti tutti gli allerta dei sistemi satellitari Cospas/Sarsat, Inmarsat, blue box ecc. che assicurano le telecomunicazioni di emergenza in qualsiasi parte del mondo, per l'immediata localizzazione delle navi in situazione di pericolo. Ai fini del soccorso, la Centrale operativa esercita la gestione del sistema informativo computerizzato [NISAT - Navigation Information System in Advanced Technology](#), che dispone di tutte le informazioni necessarie al coordinamento del S.A.R. marittimo nazionale, assicurando pure la



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

gestione automatizzata di sistemi ausiliari che consentendo interventi operativi più pronti ed efficaci in caso di emergenza.

La suddetta Centrale, nel 2013, ha seguito l'intervento delle unità aeronavali della Guardia costiera italiana nelle operazioni internazionali svoltesi sotto l'egida dell' Agenzia europea FRONTEX, in particolare:

- operazione congiunta europea “**Hermes 2013**”, volta al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dalle coste nord-africane e diretti verso Lampedusa e le coste della Sicilia. L'operazione si è svolta nelle acque territoriali italiane ed in quelle internazionali del Canale di Sicilia. In quel contesto, le unità aeronavali del Corpo hanno soccorso **32.760 migranti**, con l'arresto di **102** persone;
- operazione congiunta europea “**Aeneas 2013**”, mirata al contrasto dei flussi migratori clandestini provenienti dal Medio-oriente e diretti verso la Puglia e la Calabria. Tale operazione si è svolta con la partecipazione di assetti aeronavali della Guardia costiera che hanno soccorso **2.384 migranti**, con l'arresto di **33** persone.

In merito agli obiettivi operativi concernenti il mantenimento dell'organizzazione tecnica per la sicurezza nel settore marittimo, nelle due accezioni della *Safety* e della *Security*, si riportano le seguenti attività. Si premette che, a parità di risorse disponibili, è stato favorito, rispetto al passato, un maggior controllo del naviglio estero che attracca nei porti nazionali ed è stato confermato il forte impulso sui controlli di prevenzione da atti terroristici.

In materia di *safety* **le ispezioni e le visite al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo**, sono state **27.939**, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (28.172) e di poco inferiori al *target* prefissato (28.500 ispezioni previste). Sotto l'aspetto tipicamente amministrativo, gli **atti certificativi** rilasciati, su richiesta, in materia di sicurezza della navigazione risultano pari a **7.196**, in netto calo rispetto al 2012 (11.382). A fronte delle **365.642 navi** da traffico e di linea **approdate** nei porti italiani (356.706 nel 2012), sono stati eseguiti **93.489 interventi** da parte del personale militare, finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (113.700 nel 2012). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/approdi subisce una contrazione attestandosi intorno al 25%, contro il 32% dell'anno precedente. La causa è da imputarsi soprattutto all'indisponibilità di adeguate risorse umane, per il minor numero di personale militare





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

volontario che, nel 2013, ha subito una riduzione negli arruolamenti per ottemperare alle prescrizioni di *spending review*.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate **1.377** navi straniere, delle complessive 2.615 approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). In particolare si è proceduto ad ispezionare **871** navi giunte con *Priority 1* e **506** tra quelle approdate con *Priority 2*. L'obiettivo, riferito alle sole unità con preminente priorità di visita ispettiva (*Priority 1*), prevedeva un numero di ispezioni pari al 95% delle navi approdate con tale indice di rischio; queste ultime sono state 877 e, pertanto, si è raggiunta una quota pari al 99%, con un indice di efficacia di 1,04. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi **154** provvedimenti di “fermo nave” (103 nel 2012) e **16** provvedimenti di “nave bandita” (8 nel 2012), ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.o.U. (*Memorandum of Understanding*).

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata *ship security*, hanno coinvolto sempre più il Corpo delle Capitanerie di porto (struttura responsabile in materia, nel settore dei trasporti marittimi) che, nella fase iniziale, ha programmato, in funzione delle risorse disponibili, sia la formazione specialistica del personale incaricato delle verifiche, sia le ispezioni da eseguire ai fini del rilascio della prevista certificazione.

Nel 2013, in particolare, sono stati approvati **120 piani di sicurezza nave** (220 nel 2012) e sono stati rilasciati **204 certificati internazionali di security** a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (332 nel 2012).

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata *port facilities security*) ha impegnato, sempre più, il personale del Corpo, in una delicata e prioritaria attività di verifica e controllo in tali aree individuate come critiche. Nel dettaglio, sono stati eseguiti **38.051 controlli alle port facilities** (38.080 nel 2012) che, in termini di efficacia, superano il *target* prefissato di 32.000 controlli. Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo, **1.702 missioni** antiterrorismo eseguite dalla componente navale della Guardia costiera.

Quanto al *monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo*, l'obiettivo è stato attuato mediante specifica attività tecnica concretizzatasi nel costante monitoraggio del traffico marittimo e del naviglio in transito o



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

in sosta nelle acque e nei porti di giurisdizione. Allo scopo, anche in attuazione dell'art. 3 bis, comma 2, della legge n. 166/2009, sono stati sviluppati, realizzati e gestiti appositi sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico marittimo (VTMIS – *Vessel Traffic Management Information System*) quali:

- VTS (*Vessel Traffic System*);
- LRIT (*Long Range Identification and Tracking*);
- SSN (*Safe Sea Network*);
- AIS (*Automatic Identification System*);
- ARES (Automazione Ricerca e Soccorso).

Nel dettaglio, con riferimento ai singoli obiettivi programmati è stato assicurato:

- il 99,6% di ore di disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale (l'obiettivo di 99,8% non è stato perfettamente raggiunto nel primo e nel quarto trimestre a seguito di un upgrade del sistema e di un attacco hacker);
- il 98% dei giorni di operatività dei Centri VTS in full e limited operational capability (l'obiettivo del 100% non è stato raggiunto nel primo e nel quarto trimestre a causa di avarie al sistema che hanno interessato il VTS di Palermo e il VTS di La Maddalena);
- la riduzione, dal 5% all'1%, della presenza di missing e pending ShipCall. Trattasi di informazioni sul traffico marittimo acquisite dalle banche dati, alle quali, però, non fa seguito la prevista comunicazione ovvero, quest'ultima, è fornita in maniera parziale. L'obiettivo previsto (presenza massima pari al 2%) è stato raggiunto.

Nell'esercizio finanziario 2013, figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dalla Direttiva del Ministro, quello concernente ***la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo***. Ciò, per favorire efficaci interventi e i migliori risultati in materia di sicurezza e soccorso in mare, attraverso accordi e sinergie tra gli Stati frontalieri. Al riguardo, il contributo che la Guardia costiera italiana è in grado di fornire alle similari organizzazioni straniere, è considerato unico per la sua assoluta eccellenza nell'ampio panorama dei servizi da essa resi in ambito marittimo.

La sicurezza del traffico marittimo, in particolare, non può prescindere dal monitoraggio del traffico stesso che avviene attraverso la rete AIS del Mediterraneo realizzata dal Corpo, sotto l'egida dell'EMSA (*European Maritime Safety Agency*). La rete, per la cui gestione tecnica il Comando



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

generale e la suddetta Agenzia hanno sottoscritto, nel febbraio 2010, un apposito "Service level agreement", è stata inaugurata dal Ministro in occasione della Giornata Europea del mare (18-20 maggio 2009). Il sistema consente di scambiare fondamentali dati AIS (tracce di unità mercantili e pescherecci superiori soggetti a SOLAS) tra i Paesi del bacino interessato e la stessa EMSA. Gli Stati coinvolti, oltre all'Italia, sono la Bulgaria, Cipro, Grecia, Francia, Malta, Portogallo (Madeira e Azzorre incluse), Romania, Slovenia e Spagna (Canarie incluse).

Gli obiettivi gestionali conferiti al Corpo nel 2013, pienamente conseguiti, sono stati due: quello di assicurare, per trimestre, il 99,8% di ore di disponibilità della rete e quello di garantire, negli stessi periodi, la gestione del 100% delle informazioni provenienti dai paesi partecipanti.

Nel suddetto contesto di cooperazione, in attuazione delle procedure previste dal RamogePol Plan, uomini e mezzi del Corpo hanno partecipato alla periodica esercitazione internazionale, finalizzata all'efficientamento degli interventi in caso di inquinamento di spazi di mare compresi nell'area di interesse dell'accordo RAMOGE.

La **vigilanza ed i controlli sul demanio marittimo, in mare e nei porti**, con il relativo obiettivo operativo, focalizza gli interventi posti in essere dai Comandi periferici del Corpo, in via preventiva e repressiva, per contrastare gli **abusi sul demanio marittimo**, per assicurare il corretto svolgimento della **navigazione da diporto** e per **tutelare i bagnanti**.

In merito al programma d'azione concernente i controlli in ambito **demaniale**, sono stati effettuati, per quanto possibile, interventi preventivi finalizzati all'accertamento del rispetto dei titoli concessori e sono state, come sempre, eseguite approfondite ispezioni per scongiurare fenomeni di attendamenti abusivi sulle spiagge e di costruzioni abusive, ovvero di abusivo ampliamento di concessioni esistenti.

Durante la stagione estiva i controlli si sono concentrati sugli stabilimenti balneari, per verificarne la regolarità delle strutture, accertando la loro corrispondenza alle clausole concessorie ed alla normativa di settore. L'attività, espletata principalmente nel secondo semestre, è stata spesso predisposta di concerto con la competente autorità giudiziaria e le forze di polizia locali, nonché con le amministrazioni comunali; ciò anche allo scopo di procedere alle demolizioni d'ufficio delle opere abusive.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

I dati di consuntivo dell'attività in parola, di seguito riportati, evidenziano anche il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (eseguire 140.000 controlli):

- 151.060 controlli effettuati dal personale a terra (158.566 nel 2012);
- 5.084 missioni svolte dai mezzi aeronavali (3.444 nel 2012);
- 1.243 notizie di reato inviate all' Autorità giudiziaria (1.258 nel 2012);
- 403 sequestri penali eseguiti (321 nel 2012).

In merito alla fase operativa concernente i controlli sull'**attività diportistica**, le azioni di vigilanza e prevenzione su quei comportamenti in grado di costituire pericolo per l'incolumità dei bagnanti, dei subacquei e degli utenti del mare in genere, si sono concretizzate in:

- 46.846 controlli effettuati in mare dalle motovedette (45.704 nel 2012), con 3.539 infrazioni rilevate (3.241 nel 2012);
- 72.550 controlli a terra eseguiti dal personale militare (78.473 nel 2012), con 2.436 infrazioni rilevate (2.368 nel 2012).

A seguito di tali interventi - peraltro svolti in piena sinergia con le altre forze operanti in mare, per non essere invasivi ma incisivi ed efficaci - sono state trasmesse **77** notizie di reato all'A.G. ed eseguiti **12** sequestri penali e **109** sequestri amministrativi.

In materia di prevenzione, si è provveduto ad emanare, a cura dei competenti Capi di compartimento e di circondario marittimo, le apposite ordinanze per disciplinare l'intero settore diportistico-balneare, con un'azione successiva di controllo sul rispetto di tali norme.

Per quel che concerne, invece, i controlli di sicurezza alle unità da diporto, sempre in collaborazione con le altre Forze di polizia, è stato attuato il progetto "Bollino blu". L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche. Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno (115.000 controlli) è stato conseguito e, con grandi sforzi, superato, per non disattendere le aspettative della collettività, particolarmente sensibile ed esigente riguardo alla sicurezza in mare, spesso minacciata da comportamenti irresponsabili di diportisti che



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Il risultato raggiunto è di **119.396 controlli eseguiti**. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- **1.735** unità da diporto soccorse/assistite (*1.781 nel 2012*);
- **4.431** diportisti soccorsi/assistiti (*4.507 nel 2012*);
- **203** sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (*284 nel 2012*);
- **51** navi iscritte negli appositi registri e **17** cancellate;
- **609** imbarcazioni iscritte nei R.I.D. e **1.749** cancellate;
- **14.112** patenti nautiche rilasciate, **26.739** convalidate, **148** revocate e **4** sospese.

Per ciò che concerne la **tutela dei bagnanti**, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata incrementata il più possibile, in ragione delle risorse avute in corso di esercizio. Sono stati intensificati i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare che hanno particolarmente sorvegliato quelle incustodite e prive di attrezzature; nonché presenziati, nei giorni di massimo afflusso, gli specchi acquei più frequentati per la balneazione, per la vigilanza sul rispetto dei divieti di navigazione a motore nelle fasce di mare interessate.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava 105.000 controlli in mare e a terra, è stato raggiunto con complessivi **118.302** controlli eseguiti (*119.592 nel 2012*). Nel dettaglio, i risultati sono i seguenti:

- **498 bagnanti soccorsi/assistiti** (*803 nel 2012*);
- **76.641 sopralluoghi sulle spiagge** (*77.586 nel 2012*);
- **41.659 controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari** (*42.006 nel 2012*);
- **1.442 infrazioni rilevate** (*1.804 nel 2012*);
- **108 recuperi di bagnanti annegati e 43 di persone decedute in attività subacquea**.

La particolare attenzione dedicata alla balneazione ha indotto al citato potenziamento della presenza del personale del Corpo, per l'espletamento ottimale del consueto programma "**Mare sicuro**". Un obiettivo raggiunto anche con l'apertura straordinaria di tutti gli uffici presenti sul territorio, per essere ancora più vicini alle esigenze dei cittadini, grazie alla



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

disponibilità di personale qualificato pronto ad illustrare il corretto impiego delle dotazioni di sicurezza delle unità da diporto, le caratteristiche del territorio, le informazioni sulle condizioni meteo marine e sugli itinerari, le rotte e le escursioni subacquee da praticare e le necessarie cautele. Un vero e proprio “sportello del mare” volto anche a stabilire - nel periodo di maggior affluenza turistica - un confronto diretto e concreto tra Istituzione e utente operatore, per una tempestiva assistenza meno preme di procedure burocratiche.

Con riferimento all'ultima stagione, una delle novità è rappresentata dall'utilizzo dei nuovi linguaggi di comunicazione (web e social network), particolarmente apprezzati dal pubblico giovane e non solo. Tale utenza, oltre a consultare informazioni utili in tempo reale, ha potuto approfondire la conoscenza di tutte le attività che la Guardia Costiera svolge a tutela del mare e dei suoi tanti appassionati. A ciò, si è affiancata la consueta programmazione di spot radiofonici e televisivi, realizzati anche nelle versioni in lingua inglese e tedesca, allo scopo di informare i tanti cittadini stranieri che scelgono i mari ed i principali laghi italiani per le proprie vacanze.

Il tutto è stato possibile grazie ad un esasperato contenimento della spesa, messo in atto nel primo semestre dell'anno, unitamente alla notevole capacità di risposta e di presenza del personale che, come già detto, organizzato in specifiche pattuglie, ha posto la massima attenzione possibile nei confronti dei numerosi villeggianti che periodicamente affollano le spiagge italiane.

In dettaglio, nel periodo compreso tra giugno e settembre, il Corpo delle capitanerie di porto ha concentrato l'impiego del proprio dispositivo operativo al fine di garantire un tempestivo intervento in caso di soccorso a bagnanti, a diportisti che utilizzano mezzi nautici minori per la balneazione (pattini, surf, gommoni, mosconi, pedalò ecc.) e, più in generale, a tutta l'utenza del mare.

Riguardo alla **difesa ambientale**, l'attività si è concretizzata in controlli lungo la fascia costiera e sulle aree protette, con interventi preventivi di uomini e mezzi e, laddove necessario, con pronte azioni repressive. Nella predisposizione delle attività è risultato inevitabile, per il contenimento della spesa, ponderare attentamente le caratteristiche del dispositivo operativo da impiegare, fermi restando i criteri di specificità ed esclusività che il delicato settore esige, al fine di mantenere uno *standard*





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

qualitativamente elevato. Pertanto, è proseguito il monitoraggio sistematico degli **ecosistemi marini** e costieri, nella loro complessità, e delle aree marine protette e dei siti maggiormente interessati da criticità conclamate. A fronte delle 5.000 missioni previste al riguardo, la componente aeronavale ne ha effettuate **5.843**, con un positivo indice di efficacia.

Per ciò che concerne la **tutela del patrimonio archeologico sommerso**, i militari appartenenti ai **Nuclei subacquei** del Corpo hanno eseguito ben **6.985** interventi (3.686 nel 2012) che hanno condotto a **96** notizie di reato trasmesse all'Autorità giudiziaria (4 nel 2012), con **27** rinvenimenti di reperti storici (9 nel 2012).

I predetti Nuclei, istituiti presso 5 Capitanerie di porto, a copertura di tutto il litorale marittimo, sono composti da militari altamente specializzati nelle operazioni in immersione, come i recenti interventi sulla Costa Concordia e sulle unità tragicamente affondate durante le traversate dei migranti nel canale di Sicilia, ovvero, più in generale, per i soccorsi di protezione civile a seguito delle emergenze causate da alluvioni, inondazioni ecc..

Le missioni effettuate dalla componente navale per la salvaguardia dei beni in questione sono state **2.578**, lievemente inferiori a quelle programmate (3.300). Come già accennato, le linee di attività non strettamente connesse ai primari compiti di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare, in un contesto non ottimale di risorse a disposizione, hanno necessariamente subito un leggero contenimento che, in questo caso, è stato comunque ampiamente compensato dall'intensa e maggiore attività dei Nuclei subacquei.

Come ogni anno, nel mese di dicembre si è svolta la particolare operazione nazionale a tutela dei consumatori, nel 2013 denominata "**Clear Label**", durante la quale, a seguito dei **9.429** controlli, sono state accertate **982** violazioni (843 amministrative e 139 penali) e sequestrate quasi **800** tonnellate di prodotti ittici trovati in cattivo stato di conservazione o privi dei documenti di tracciabilità, oppure sottomisura o illegalmente pescati. L'operazione, condotta sia in mare che a terra, con l'impiego di oltre 2.000 militari, è stata eseguita partendo dai pescherecci e dagli esercizi commerciali per la vendita al dettaglio, fino ad arrivare alle piattaforme logistiche della grande distribuzione, dei grossisti e degli importatori.

Nello specifico, oltre ai controlli effettuati in mare (**1.230**), in strada (**1.002**) e presso i punti di sbarco (**2.938**), sono stati ispezionati **6** aeroporti,



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**511** mercati ittici, **591** grossisti, **672** grandi distributori, **719** ristoranti e **1.760** pescherie.

Tra gli episodi più rilevanti dell'operazione, si citano i sequestri eseguiti:

- nella Zona marittima di Bari, dove **480 tonnellate** di tonno pinna gialla, detenuto alla rinfusa in 580 cassoni di acciaio e presumibilmente proveniente da zone di cattura dell'oceano indiano/pacifico, è stato rinvenuto privo di etichettatura e/o altre indicazioni utili a consentirne la tracciabilità;
- nella Zona marittima di Napoli, per **230 tonnellate** di prodotti ittici, tra cui il dattero di mare, illecitamente immessi in commercio anche in violazione delle norme igienico-sanitarie e sulla tracciabilità;
- nella Zona marittima di Reggio Calabria, presso un grossista dove **17,4 tonnellate** di prodotti ittici erano stoccati in una cella refrigerata sprovvista delle necessarie certificazioni sanitarie;
- nella Zona marittima di Genova, relativamente a **12 tonnellate** di prodotti ittici (code di gambero, gambero rosso cinese, polpo indo-pacifico e sgombro) per i quali era stata utilizzata un'etichettatura ingannevole per il consumatore;
- nella Zona marittima di Palermo, dove sono state rinvenute, presso un deposito all'ingrosso, una grande quantità di confezioni di pesce congelato con scadenza superata anche da oltre un anno.

Per quanto riguarda le attività amministrative svolte dagli uffici territoriali in materia di pesca marittima, si ritengono degne di evidenziazione quelle illustrate nel prossimo grafico anche per le valutazioni degli effetti che l'ampia crisi socio-economica ha prodotto in questo settore nel triennio 2011-2013. I dati rappresentati pongono in risalto due principali aspetti:

- dopo il sensibile aumento degli abbandoni dalla professione registrato nel 2012, il rapporto costante mantenutosi per tutto il 2013 tra pescatori iscritti e cancellati dai registri che, comunque, vede i primi decisamente in maggioranza, con *trend* positivo;
- successivamente al picco negativo del 2012, una lieve ripresa del numero di pescherecci per i quali è stato chiesto il riarmo, cioè il ritorno in esercizio, seppur inferiore al numero di unità per le quali è stato chiesto il disarmo, con un divario che, nell'anno, si mantiene anche in questo caso costante.





# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

	2011	2012	2013
Iscrizioni nel registro pescatori	2.523	2.620	2.766
Cancellazioni dal registro pescatori	1.258	1.673	1.813
Istanze per disarmo di pescherecci	2.946	1.953	2.121
Istanze per il riarmo di pescherecci	2.871	1.429	1.588

## 2.3 I risultati raggiunti

Gli obiettivi strategici ed operativi conferiti con la Direttiva ministeriale n. n. 3 del 7 gennaio 2013, registrata dalla Corte dei Conti il 23 gennaio 2013, al registro n. 1, foglio 106, con la quale sono stati definiti gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2013, nonché quelli assegnati con le direttive dei titolari dei Centri di responsabilità e dei titolari di Uffici di livello dirigenziale generale, sono quelli ricompresi nel Piano della *performance* 2013-2015.

Gli stessi risultano raggiunti per la quasi totalità, ad eccezione di pochi casi, nei quali l'insufficienza delle risorse finanziarie, determinata dagli interventi di riduzione della spesa, non ne ha consentito il pieno raggiungimento, nei termini inizialmente programmati.

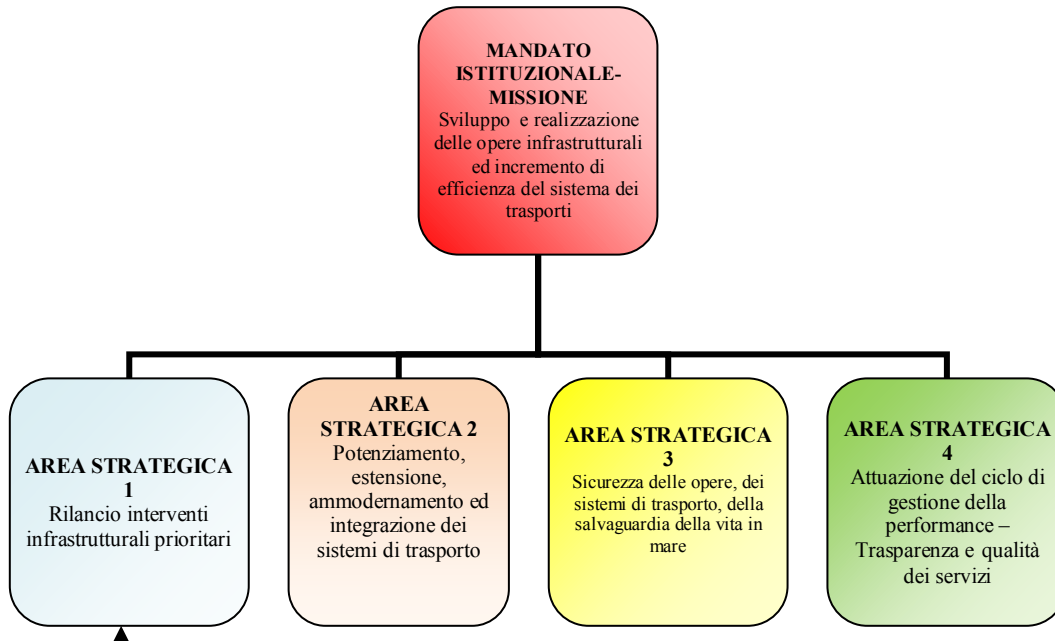
## 3. OBIETTIVI : RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

### 3.1 Albero della performance

Di seguito, sulla base della rappresentazione grafica "dell'albero della performance" dell'Amministrazione, viene riportata la visualizzazione sintetica delle percentuali di raggiungimento degli obiettivi strategici, rispetto ai "target" programmati, rinviando alle schede contenute negli allegati, la descrizione più puntuale delle informazioni di dettaglio (descrizione obiettivo, indicatori, pesi, target, ecc.).



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti





# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

AREA STRATEGICA 1 - RILANCIO INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PRIORITARI		AREA STRATEGICA 2 - POTENZIAMENTO, ESTENSIONE, AMMODERNAMENTO DEI SISTEMI DI TRASPORTO	
Target previsto	Perc. Raggiungimento obiettivo.	Target previsto	Perc. Raggiungimento obiettivo.
OBIETTIVO STRATEGICO - Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali	100%
OBIETTIVO STRATEGICO - Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento del servizio di trasporto	100%
OBIETTIVO STRATEGICO - Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche	100%		
AREA STRATEGICA 3 - SICUREZZA DELLE OPERE, DEI SISTEMI DI TRASPORTO, SICUREZZA DELLA VITA IN MARE		AREA STRATEGICA 3 - SICUREZZA DELLE OPERE, DEI SISTEMI DI TRASPORTO, SICUREZZA DELLA VITA IN MARE	
Target previsto	Perc. raggiungimento obiettivo	Target previsto	Perc. raggiungimento obiettivo
OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - TITOLO V DELLA COSTITUZIONE: competenza concorrente tra Stato e Regioni in materia di edilizia e di localizzazione di opere pubbliche	100%
OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Le norme tecniche in relazione alle costruzioni esistenti	100%
OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Il processo costruttivo quale momento fondamentale nella realizzazione delle opere	100%
AREA STRATEGICA 3 - SICUREZZA DELLE OPERE, DEI SISTEMI DI TRASPORTO, SICUREZZA DELLA VITA IN MARE		AREA STRATEGICA 4 - ATTUAZIONE DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE - TRASPARENZA E QUALITA' DEI SERVIZI	
Target previsto	Perc. Raggiungimento obiettivo	Target previsto	Perc. Raggiungimento obiettivo
OBIETTIVO STRATEGICO - Recepimento del nuovo Regolamento Europeo sui prodotti da costruzione	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Programma Triennale per la Trasparenza e l'integrità e la promozione delle pari opportunità	100%
OBIETTIVO STRATEGICO - Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	100%		
OBIETTIVO STRATEGICO - Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	100%		



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **3.2 Obiettivi strategici**

Si rinvia alle schede di monitoraggio contenute nell'Allegato 1, distinte per Centro di Responsabilità.

## **3.3 Obiettivi e piani operativi**

Gli obiettivi delle strutture organizzative di secondo livello sono stati pienamente raggiunti nella quasi totalità dei casi. Si rinvia alle schede "livelli di performance" contenute nell'Allegato 2, distinte per Centro di Responsabilità ed Ufficio dirigenziale di livello generale.

Per quanto attiene ai risultati in tema di *trasparenza*, va precisato che il Programma Triennale 2013-2015 non è stato adottato a causa del successivo avvicinarsi di nuove norme in materia, unitamente all'interferenza delle vicende politiche legate al cambio dell'esecutivo .

Nell'anno 2013, il Responsabile della trasparenza ha, comunque, effettuato le verifiche prescritte in relazione a quanto previsto dalle delibere ANAC n. 71 e n. 77 del 2013 e l'OIV ha provveduto ad attestare l'assolvimento degli obblighi di pubblicazione. Tale attestazione è pubblicata sul sito istituzionale dell'Amministrazione, nell'Area Amministrazione trasparente, implementata nello stesso anno 2013.

Relativamente agli *standard di qualità*, si rappresenta che l'Organismo indipendente di valutazione ha provveduto a riattivare le attività del gruppo di lavoro interdipartimentale nel mese di giugno 2013.

Nel mesi successivi l'OIV ha svolto un'intensa attività di accompagnamento e di supporto tecnico e metodologico, attraverso comunicazioni, e-mail ed incontri con i referenti del gruppo di lavoro, al fine di discutere e superare le criticità inerenti alla mappatura dei servizi, alla definizione degli standard ed all'individuazione delle dimensioni e degli indicatori.

A conclusione di tale attività, è stato emanato il D.M. 12 febbraio 2014, n. 39, con il quale si è proceduto ad un ulteriore aggiornamento degli standard di qualità ed all'individuazione dei servizi erogati dal Ministero.



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il decreto ed i relativi allegati sono pubblicati sul portale istituzionale dell'Amministrazione, nella sezione "Amministrazione trasparente", unitamente alle tabelle di monitoraggio degli standard qualitativi dei servizi erogati.

## 3.4. Obiettivi individuali

Il sistema di misurazione e valutazione della performance organizzativa ed individuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prevede l'assegnazione di obiettivi alle sole strutture organizzative, ad eccezione degli obiettivi strategici che vengono assegnati ai titolari dei Centri di Responsabilità con la direttiva annuale del Ministro.

Dal raggiungimento di tutti i predetti obiettivi, deriva la valutazione organizzativa ed individuale.

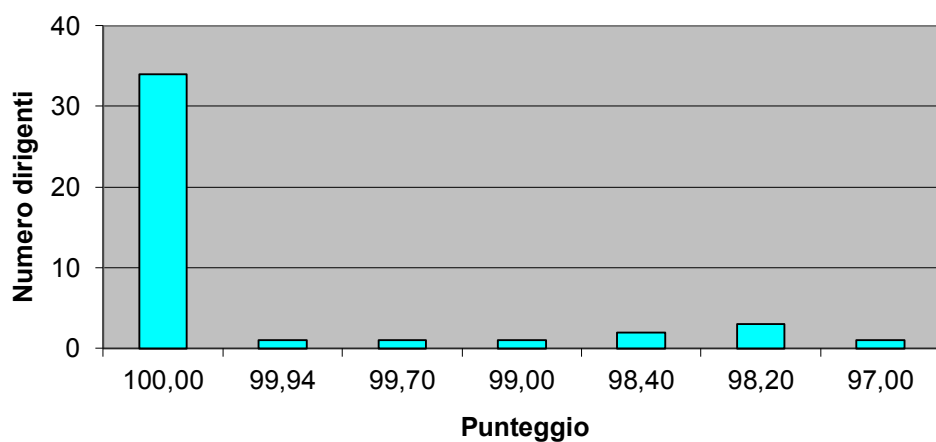
Con riferimento al "grado di differenziazione dei giudizi", ai sensi del punto 3.4 della delibera CiVIT n. 5/2012, nelle tabelle che seguono si riportano, anche su grafico, le informazioni relative ai risultati della valutazione del personale dirigenziale.

Distribuzione dei punteggi - Dirigenti di 1 <sup>a</sup> fascia		
Punteggio	Numero	%
100,00	34	79,07%
99,94	1	2,33%
99,70	1	2,33%
99,00	1	2,33%
98,40	2	4,65%
98,20	3	6,98%
97,00	1	2,33%
<b>Totale</b>	<b>43</b>	<b>100,00%</b>



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## DISTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI - DIRIGENTI DI 1a FASCIA

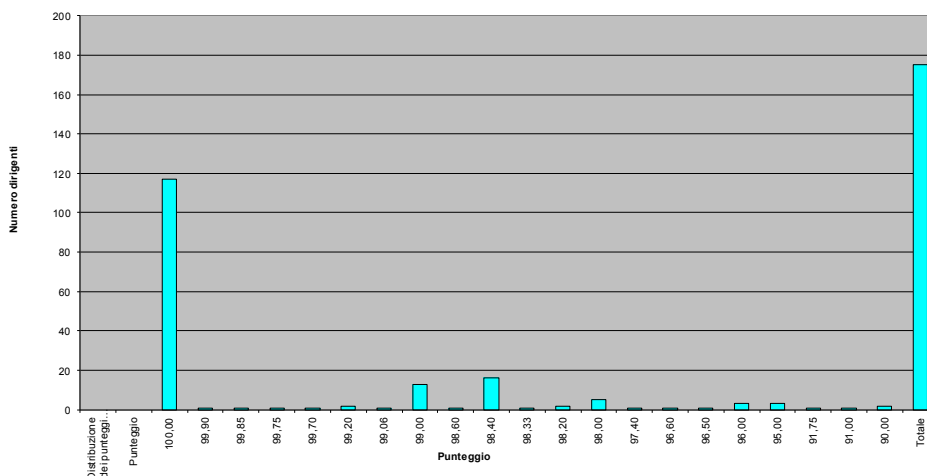


Distribuzione dei punteggi - Dirigenti di 2 <sup>a</sup> fascia		
Punteggio	Numero	%
100,00	117	66,86%
99,90	1	0,57%
99,85	1	0,57%
99,75	1	0,57%
99,70	1	0,57%
99,20	2	1,14%
99,06	1	0,57%
99,00	13	7,43%
98,60	1	0,57%
98,40	16	9,14%
98,33	1	0,57%
98,20	2	1,14%
98,00	5	2,86%
97,40	1	0,57%
96,60	1	0,57%
96,50	1	0,57%
96,00	3	1,71%
95,00	3	1,71%
91,75	1	0,57%
91,00	1	0,57%
90,00	2	1,14%
<b>Totale</b>	<b>175</b>	<b>100,00%</b>



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DISTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI - DIRIGENTI DI 2ª FASCIA



## 4. RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITA'.

Come previsto al punto 4 della delibera 5/2012, si riportano, in allegato (Allegato 6), il “Quadro Contabile Riassuntivo”, l’“Elenco degli indicatori”, nonché i “Risultati finanziari e principali fatti di gestione per Programma”, contenuti nella Nota Integrativa al Rendiconto Generale dello Stato 2013.

## 5. PARI OPPORTUNITA' E BILANCIO DI GENERE

Con D.M. 13 luglio 2013, n. 265, è stato approvato il Piano Triennale 2013-2015, articolato nei seguenti ambiti di intervento:

Il Piano si articola nei seguenti ambiti di intervento:

1. Studi e indagini finalizzati alla promozione delle Pari Opportunità
2. Formazione e aggiornamento
3. Comunicazione
4. Conciliazione tra i tempi di vita e i tempi di lavoro
5. Organizzazione del lavoro e buone prassi



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Nel seguito, sulla base delle notizie fornite dall'Ufficio competente, è riportato lo stato di attuazione delle iniziative previste nel Piano per l'anno 2013, per ciascuno dei suddetti "Ambiti di intervento".

## 1. Studi e indagini finalizzati alla promozione delle Pari Opportunità

AZIONE: Censimento degli incarichi

L'attività è superata dall'entrata in vigore del D. Lgs. 14 marzo 2013, n.33/2013, recante *"Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"*, che pone a carico delle pubbliche amministrazioni precisi obblighi di pubblicazione, tra i quali gli incarichi conferiti.

I dati pubblicati saranno quindi estrapolati nel formato utile alle informazioni richieste nel Piano.

## 2. Formazione e aggiornamento

SCHEDA AZIONE: Utilizzazione dell'e-learning per la promozione delle pari opportunità

E' stata acquisita dai sistemi informativi la soluzione Citrix *"gotoTraining"*. La soluzione, *web based*, consente la realizzazione di sessioni formative remote, favorendo la partecipazione da qualunque postazione di lavoro, anche da casa. La soluzione è stata sperimentata con successo per la diffusione di sessioni formative sull'utilizzo della firma digitale. Verrà pubblicato su intranet un catalogo di corsi *on-line*, con estensione della platea dei destinatari.

## 3. Comunicazione

AZIONE: Potenziamento della INTRANET

All'interno della rete intranet è stata creata un'apposita area denominata *"AZIONI POSITIVE"*, dedicata alla comunicazione e diffusione delle azioni positive.

E' stata anche istituita un'apposita casella email [azionipositivemit.gov.it](mailto:azionipositivemit.gov.it), che consentirà a tutti i dipendenti di poter partecipare attivamente al progetto, proponendo nuove azioni positive.

## 4. Conciliazione tra i tempi di vita e tempi di lavoro

AZIONE: Centro ricreativo per l'infanzia e l'adolescenza





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

E' stata avviata l'indagine conoscitiva per conoscere l'interesse dei dipendenti all'iniziativa e le principali esigenze (numero ragazzi attesi, periodi di maggior richiesta, orari).

E' stato predisposto uno studio di fattibilità del progetto che, qualora approvato, potrà consentire di avviare la gara per l'affidamento della concessione di servizio.

AZIONE: Centri mobili di Screening medici - Attività prevista per il 2014

AZIONE: Attivazione di uno "Spazio di conciliazione tempi" in ciascuna sede del Ministero - Attività prevista per il 2014

### 5. Organizzazione del lavoro e buone prassi

AZIONE: Telelavoro

E' in corso la costituzione di un gruppo di lavoro con il compito di individuare i processi telelavorabili, attività propedeutica all'avvio della sperimentazione.

AZIONE: Adesione alla GIORNATA DELLA CORTESIA

Il Ministero ha aderito alla giornata della cortesia del 13 novembre 2013, attraverso un apposito messaggio inviato a tutti i dipendenti e pubblicazione sulla *intranet* istituzionale.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **6. IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA PERFORMANCE**

### **6.1 Fasi, soggetti, tempi e responsabilità**

Nel corso dell'anno 2013, il monitoraggio degli obiettivi della Direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione è stato effettuato, attraverso gli indicatori previsti per ciascun obiettivo, anche ai fini della valutazione dei dirigenti preposti ai Centri di responsabilità amministrativa, dall'Organismo indipendente di valutazione nell'ambito delle funzioni di valutazione e controllo strategico, di cui agli articoli 1, comma 2, lett. a), 5, comma 3, 6 e 8, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286.

Per consentire all'Organismo indipendente di valutazione della performance di riferire per tempo al Ministro, con relazioni trimestrali, sul grado di raggiungimento degli obiettivi previsti nella direttiva, nonché di individuare i possibili rimedi, nell'eventualità di scostamenti tra la direttiva stessa e i piani e i programmi di attuazione posti in essere dalle strutture, i titolari dei singoli Centri di responsabilità amministrativa hanno fornito le informazioni necessarie entro il 10 aprile 2013, il 10 luglio 2013, il 10 ottobre 2013 e il 10 gennaio 2014, indicando lo stato di raggiungimento di ciascun obiettivo, alla scadenza, rispettivamente, del primo, secondo e terzo trimestre, nonché alla scadenza annuale.

In coerenza con i tempi e le fasi della misurazione e valutazione degli obiettivi della Direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione, ha avuto luogo la misurazione e valutazione degli obiettivi della Direttive dei Capi dipartimento e dei Direttori generali.

I responsabili delle unità organizzative, i dirigenti di prima fascia ed i Capi dei Dipartimenti hanno effettuato il monitoraggio degli obiettivi conferiti, acquisendo ogni trimestre, i dati necessari.

Il monitoraggio ha rilevato, nel corso dell'esercizio, la percentuale di avanzamento degli obiettivi, identificando gli eventuali scostamenti rispetto ai risultati attesi.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

A conclusione del monitoraggio, entro il 28 gennaio, i titolari degli Uffici hanno presentato ai rispettivi superiori gerarchici specifiche relazioni sull'attività svolta nel corso dell'anno e sulle percentuali di raggiungimento di raggiungimento degli obiettivi loro conferiti.

Va evidenziato che l'attività di monitoraggio dello stato di attuazione degli obiettivi conferiti per l'anno 2013 è stata svolta manualmente, in mancanza di un sistema informativo per il controllo strategico e per il controllo di gestione, che saranno presumibilmente operativi a decorrere dal secondo semestre dell'anno in corso.

A conclusione del monitoraggio, verificato lo stato di attuazione degli obiettivi conferiti alle strutture nell'anno 2013 ed accertati i punteggi ottenuti a seguito delle procedure di valutazione, è stata redatta la Relazione sulla performance.

## **6.2. PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE**

### **6.2.1 Punti di forza**

- a) Ruolo di coordinamento e supporto svolto dall'Organismo indipendente di valutazione ai fini dell'attuazione delle norme recate dal D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150, che ha consentito una progressiva responsabilizzazione delle strutture sia nella fase di programmazione ed assegnazione degli obiettivi sia in quelle di monitoraggio, rendicontazione e valutazione, mediante l'adozione di procedure standardizzate e recepite da tutte le strutture ministeriali.
- b) Adozione dei documenti e degli atti da definire all'interno del ciclo di gestione della performance (Atto di indirizzo, Direttiva ministeriale, Piano della performance, Programma Triennale, ecc.) con le modalità previste dal D.Lgs. 30 marzo 2001, n. 165, dal D.Lgs. n. 150 del 2009, dalle Direttive del Presidente del Consiglio



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

dei Ministri e dalle delibere della Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche.

## **6.2.2 Punti di debolezza**

- a) Sospensione del Sistema informativo per il controllo di gestione a causa della riduzione dei relativi stanziamenti.
- b) Scarso grado di differenziazione dei giudizi nell'esercizio dell'attività di valutazione della performance individuale, pur registrandosi lievissimi miglioramenti rispetto all'anno precedente.