



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**RELAZIONE  
SULLA PERFORMANCE  
2025**

GIUGNO 2026

## INDICE

RIFERIMENTI NORMATIVI .....	1
<b>1. ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DEL MINISTERO .....</b>	<b>1</b>
1.1 Organizzazione .....	1
1.2 Funzioni e compiti .....	4
<b>2. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE.....</b>	<b>5</b>
2.1 Contesto esterno.....	5
2.2 Contesto interno e stato delle risorse .....	5
<b>3. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA.....</b>	<b>15</b>
3.1 Obiettivi specifici.....	15
3.2 Obiettivi individuali .....	33
3.3 Performance organizzativa complessiva.....	33
<b>4. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE.....</b>	<b>42</b>
4.1. Procedimento.....	42
4.2 Aggiornamenti del Sistema di misurazione e valutazione .....	43

## 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”, tenuto 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, redigono e pubblicano, 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 medesimo Decreto. Essa evidenzia, a consuntivo, con riferimento all’anno precedente, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati e 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 2025, il Ministero ha operato sulla base dell’assetto organizzativo e funzionale delineato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 ottobre 2023, n. 186, “*Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*” e dal 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*”, per ciò che concerne le strutture apicali dell’Amministrazione.

I compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale sono stati definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 maggio 2024, n. 151.

Il Ministero, pertanto, ha operato nel corso del 2025 secondo l’articolazione in quattro Dipartimenti:

- Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto;
- Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative;
- Dipartimento per i trasporti e la navigazione;
- Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione;

organizzati, a livello centrale, in sedici direzioni generali e, a livello periferico, in sette provveditorati interregionali per le opere pubbliche, dipendenti dal Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative e in quattro direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione, presso il quale opera, inoltre, il Comitato centrale per l’Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercita le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro e svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'articolo 14 del d.P.C.m. n. 186/2023;
- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dotato di piena autonomia organizzativa e funzionale e organizzato ai sensi dell'articolo 47 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che è articolato in quattro sezioni distinte per materie e compiti.

I Dipartimenti, il Comando Generale delle Capitanerie di porto, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, l'Ufficio di Gabinetto sono Centri di Responsabilità Amministrativa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279.

Hanno operato, inoltre, presso il Ministero:

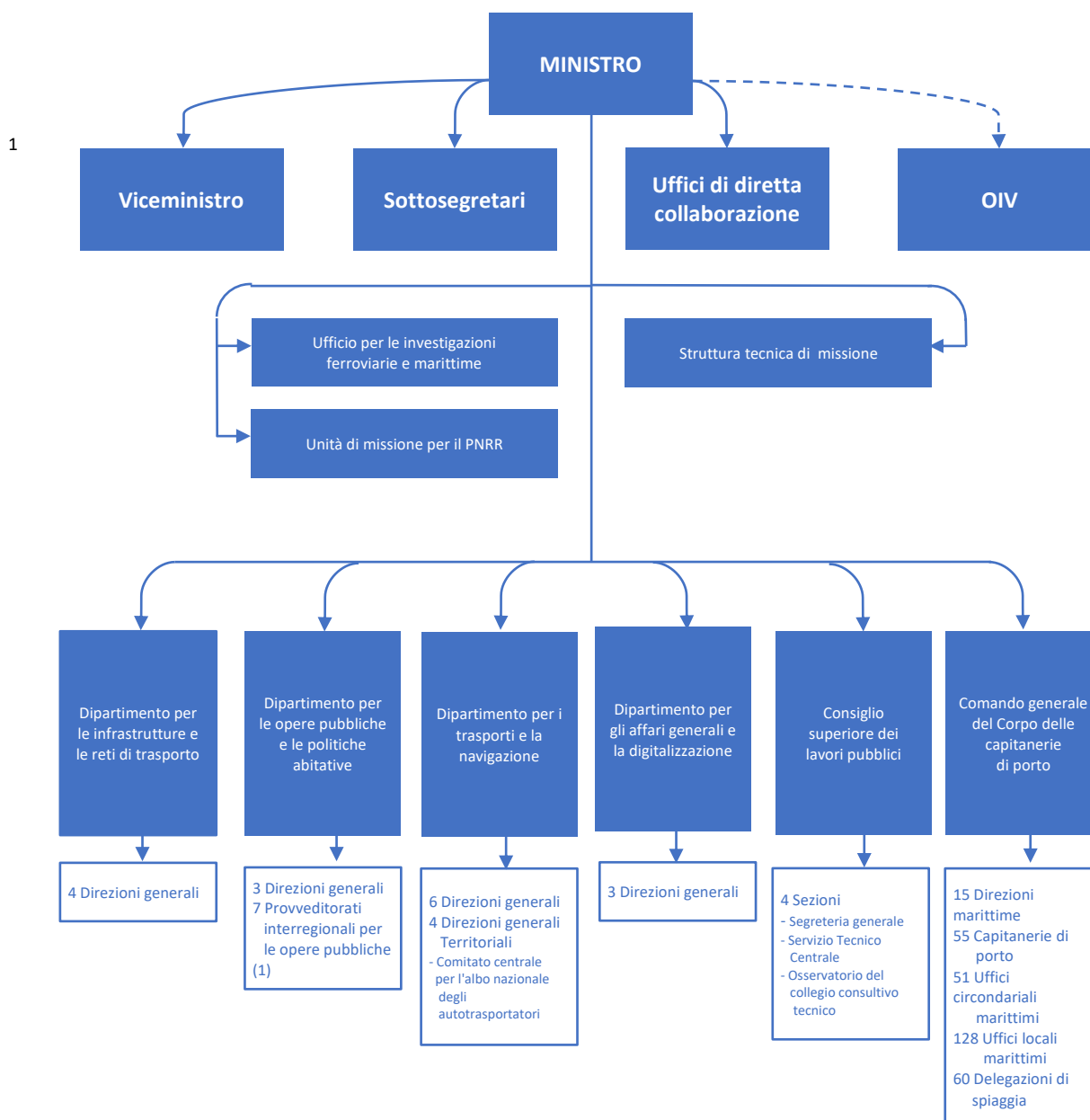
- la Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'articolo 223, comma 3, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36;
- il Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (SASGO), che agisce con autonomia funzionale e opera alle dirette dipendenze del Ministro;
- la Direzione Centrale della Mobilitazione e dei Trasporti, con competenze stabilite dalla legge 21 maggio 1940, n. 415 e dal decreto interministeriale n. 15 del 22 gennaio 2015;
- l'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime;
- l'Unità di missione per l'attuazione degli interventi del PNRR in coerenza con le disposizioni relative all'attuazione del Piano;
- il Nucleo analisi, valutazione delle politiche pubbliche e revisione della spesa di cui all'articolo 6, comma 6-septies de decreto-legge 7 maggio 2024, n.60.

Il dettaglio dell'articolazione degli uffici e le relative competenze sono consultabili nella pagina: "Amministrazione trasparente -> Organizzazione -> Articolazione degli uffici" del sito istituzionale del Ministero ([https://trasparenza.mit.gov.it/pagina25\\_articolazione-degli-uffici.html](https://trasparenza.mit.gov.it/pagina25_articolazione-degli-uffici.html)).

Nel corso del 2026, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2026, n. 43, "Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" si è provveduto a:

- modificare l'articolazione periferica del Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative che, a partire dal 18 aprile 2026, è costituita da nove provveditorati regionali e interregionali per le opere pubbliche;
- collocare la Struttura nazionale di supporto per i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) alle dipendenze della Direzione generale per il trasporto pubblico locale nell'ambito del Dipartimento per i trasporti e la navigazione;
- modificare la pianta organica del Ministero.

Si rappresenta, altresì, che risultano in corso le attività finalizzate alla piena attuazione delle modifiche organizzative introdotte dal citato Regolamento del 2026, con particolare riferimento alle strutture interessate dal processo di riorganizzazione.



(1) Nel corso del 2026 la struttura periferica del Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative sarà adeguata alle previsioni del d.P.C.m. n. 43/2026.

## 1.2 Funzioni e compiti

Il Ministero svolge le funzioni e 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. ANALISI DEL CONTESTO E DELLE RISORSE

### 2.1 Contesto esterno

Nel 2025 il settore delle infrastrutture e dei trasporti in Italia si colloca in una fase centrale di attuazione delle politiche pubbliche, fortemente influenzata dal quadro europeo e nazionale. A livello UE, l'entrata in vigore del nuovo Regolamento TEN-T rafforza gli obiettivi di sostenibilità, interoperabilità e resilienza delle reti, confermando il ruolo strategico dell'Italia come hub logistico euro-mediterraneo.

Sul piano nazionale, il settore è caratterizzato dalla piena operatività del PNRR e del Piano Nazionale Complementare, che concentrano ingenti risorse su ferrovie, porti, mobilità urbana sostenibile, sicurezza stradale e digitalizzazione dei sistemi di trasporto. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge un ruolo centrale nella programmazione e attuazione degli interventi, con un avanzamento complessivamente in linea con le scadenze europee.

Dal punto di vista economico, gli investimenti infrastrutturali rappresentano un fattore chiave di sostegno alla crescita, alla competitività del sistema produttivo e all'occupazione, soprattutto in un contesto di incertezza macroeconomica internazionale. Sul piano sociale e territoriale, le infrastrutture sono sempre più considerate strumenti di riduzione dei divari territoriali, miglioramento dell'accessibilità e rafforzamento della coesione sociale, oltre che leve fondamentali per la transizione ecologica del sistema dei trasporti.

### 2.2 Contesto interno e stato delle risorse

La principale missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attiene alla promozione e all'attuazione delle politiche di infrastrutturazione del Paese e di quelle concernenti l'efficientamento, il potenziamento e il miglioramento dei livelli e delle condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto.

Il personale del Ministero è aumentato di 137 unità fra il 2024 e il 2025. In particolare, si osserva una diminuzione di 80 unità nell'area funzionari, un aumento di 208 unità nell'area assistenti e una diminuzione di 15 unità nell'area operatori. Il personale dirigenziale risulta invece in aumento di 24 unità. Con riferimento all'ultima dotazione organica si osservano la carenza di 36 unità fra i dirigenti di prima e seconda fascia e di 1.587 unità nelle aree.

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

**Dotazione organica (decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60 convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95; decreto legislativo 4 settembre 2024, n. 134; legge 30 dicembre 2024, n. 207 e decreto-legge 14 marzo 2025, n. 25 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 maggio 2025, n. 69), consistenza del personale in servizio al 31 dicembre degli anni 2024 e 2025, variazioni fra le due annualità e scostamenti rispetto alla dotazione organica.**

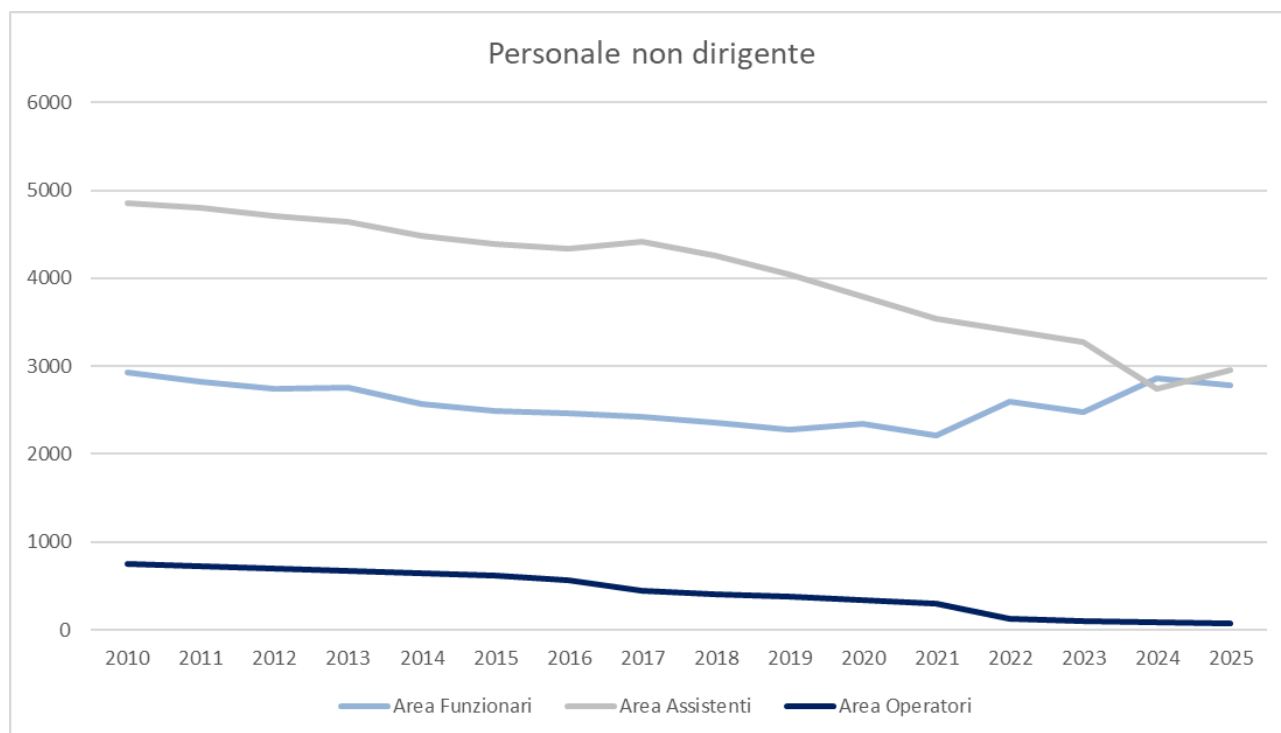
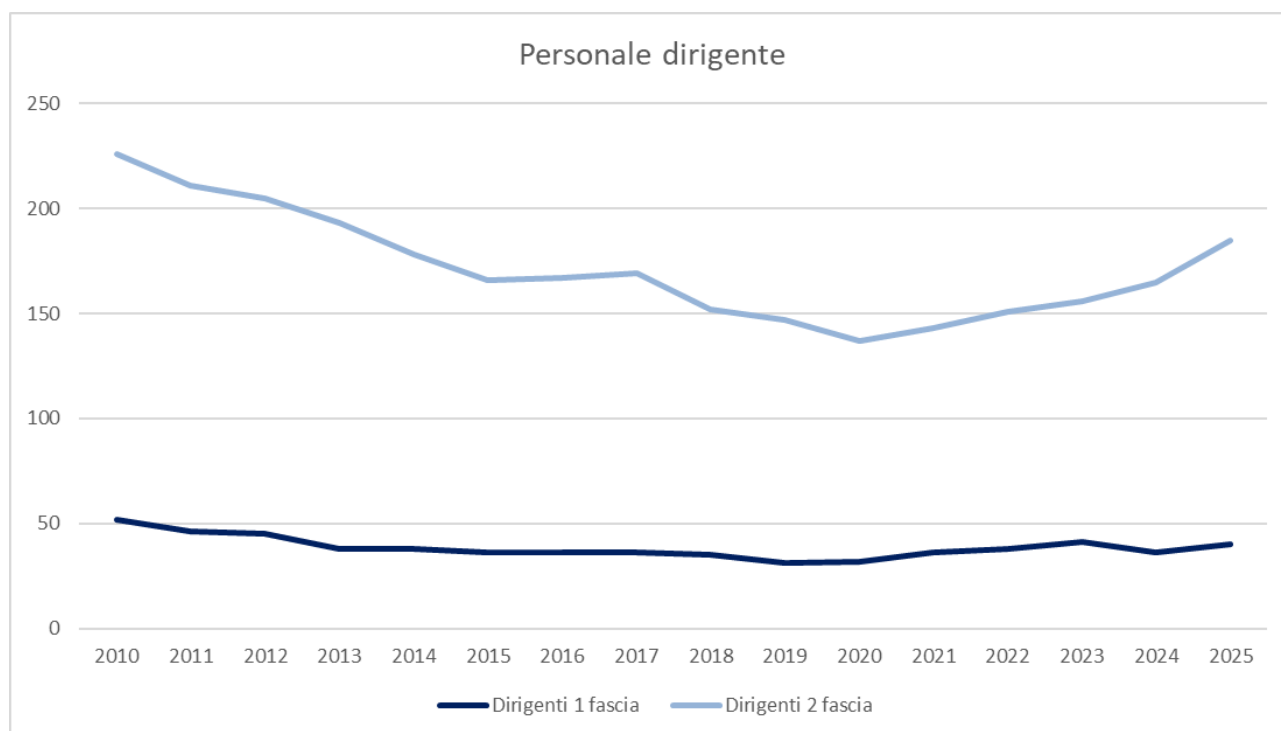
	Dotazione organica	Personale in servizio (31.12.2024)	Personale in servizio (31.12.2025)	Variazione anno 2025	Scostamenti rispetto alla dotazione organica
<b>Personale dirigente</b>					
Prima fascia	43	36	40	+4	-3
Seconda fascia	218	165	185	+20	-33
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>261</b>	<b>201</b>	<b>225</b>	<b>+24</b>	<b>-36</b>
<b>Personale non dirigente</b>					
Area Elevate Professionalità	110	0	0	0	-110
Area Funzionari	3.667	2.858	2.778	-80	-889
Area Assistenti	3.527	2.746	2.954	+208	-573
Area Operatori	88	88	73	-15	-15
<b>Totale personale non dirigente</b>	<b>7.392</b>	<b>5.692</b>	<b>5.805</b>	<b>+113</b>	<b>-1.587</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>7.653</b>	<b>5.893</b>	<b>6.030</b>	<b>+137</b>	<b>-1.623</b>

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

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 2025.

Per il personale dirigenziale si osserva una progressiva diminuzione numerica fino all'anno 2020 con una inversione di tendenza nelle ultime annualità. Riguardo al personale non dirigenziale, si osserva una progressiva diminuzione per le aree operatori e assistenti mentre, dal 2022, si registra un incremento numerico relativamente al personale dell'area funzionari.

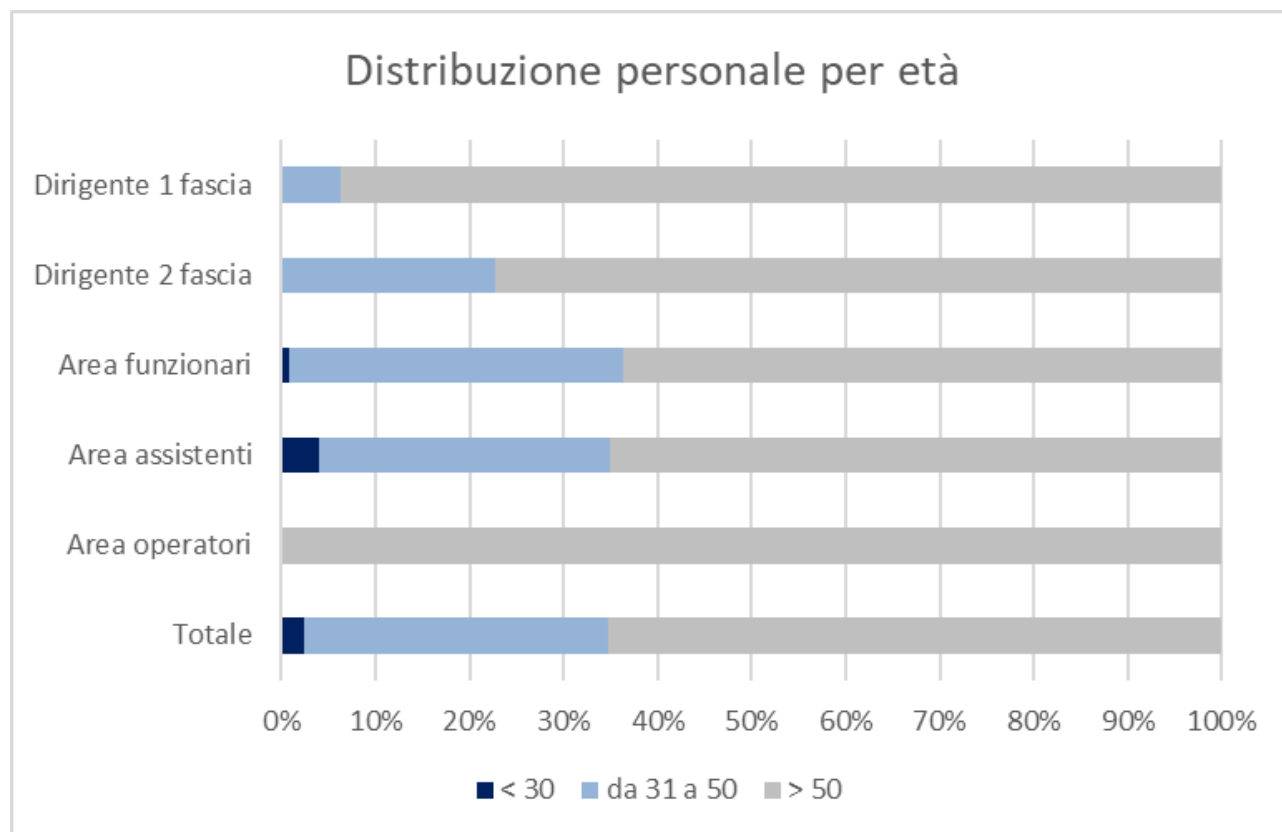
**Personale in servizio nel Ministero, anni 2010-2025. Valori assoluti**



**Distribuzione percentuale del personale per genere ed età nei livelli di inquadramento – Anno 2025**

Genere	Uomini			Donne			Totale		
	<= 30	31 - 50	> 50	<= 30	31 - 50	> 50	<= 30	31 - 50	> 50
<b>Personale dirigente</b>									
Prima fascia	0,0%	4,0%	96,0%	0,0%	14,3%	85,7%	0,0%	6,3%	93,8%
Seconda fascia	0,0%	19,8%	80,2%	0,0%	28,6%	71,4%	0,0%	22,8%	77,2%
<b>Personale non dirigente</b>									
Area Funzionari	0,9%	33,6%	65,6%	0,7%	38,0%	61,2%	0,8%	35,5%	63,7%
Area Assistenti	5,2%	31,6%	63,3%	2,7%	30,2%	67,1%	4,0%	30,9%	65,1%
Area Operatori	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
<b>Totale complessivo</b>	<b>2,8%</b>	<b>31,6%</b>	<b>65,6%</b>	<b>1,8%</b>	<b>33,4%</b>	<b>64,8%</b>	<b>2,3%</b>	<b>32,4%</b>	<b>65,3%</b>

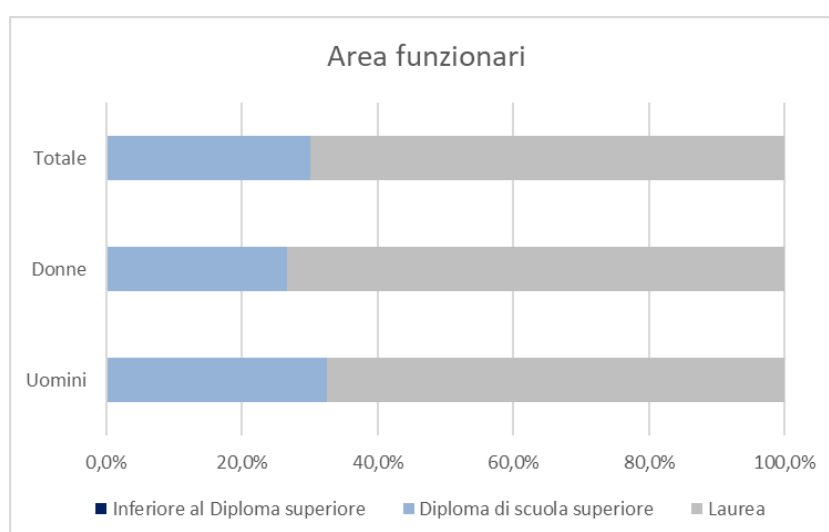
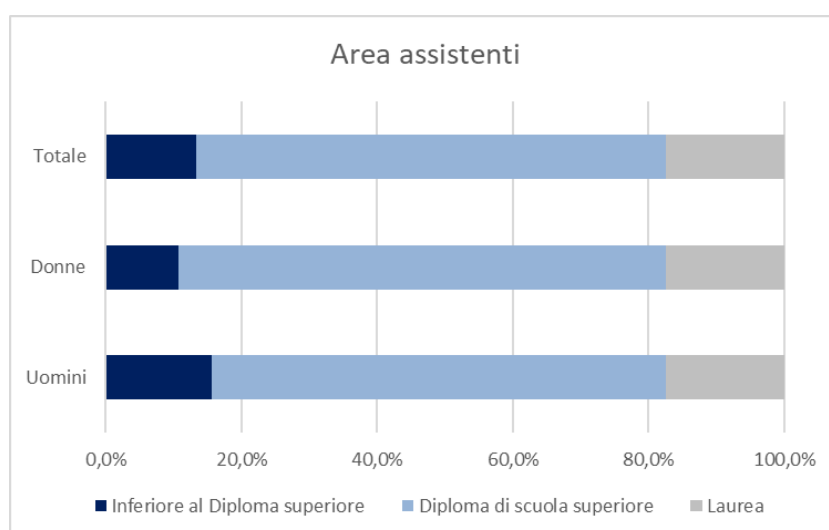
Fonte: Relazione CUG - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 2026. <https://portalecug.gov.it/documenti-e-dati>



### Distribuzione percentuale del personale dell'area assistenti e funzionari per titolo di studio – Anno 2025

Titolo di studio	Area assistenti			Area funzionari		
	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)	Uomini (%)	Donne (%)	Totale (%)
Inferiore al Diploma superiore	15,7%	10,7%	13,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Diploma di scuola superiore	66,8%	71,8%	69,2%	32,5%	26,6%	30,0%
Laurea	17,5%	17,5%	17,5%	67,5%	73,4%	70,0%

Fonte: Relazione CUG - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - 2026. <https://portalecug.gov.it/documenti-e-dati>



## Organizzazione del lavoro agile nell'anno 2025

L'Amministrazione, al termine di un lungo percorso di condivisione con le organizzazioni sindacali e in attuazione degli articoli 36-40 del CCNL Funzioni Centrali 2019-2021, con D.D n. 412 del 29 maggio 2024, ha provveduto a modificare la disciplina del lavoro agile attuata in sperimentazione dal 30 giugno 2022.

La modifica si è resa necessaria al fine di dettare disposizioni di principio omogenee a tutte le strutture del Ministero così da superare il concetto di lavoro agile emergenziale post pandemia da Covid-19.

Nel 2022 e nel 2023 l'erogazione della prestazione in modalità agile ha avuto come destinatari esclusivamente i dipendenti delle aree non dirigenziali ma, a seguito dell'entrata in vigore del CCNL area dirigenza del 16 novembre 2023, la disciplina del lavoro agile è stata estesa anche all'area della dirigenza. L'amministrazione ha superato le criticità in materia di approvvigionamento dei *device* riscontrate nei primi anni e ha provveduto a sostituire i Personal computer fissi con Notebook portatili dotati di docking station, razionalizzando così i costi.

Con il sopra citato D.D. del Direttore Generale del personale n. 412 del 29 maggio 2024 sono state recepite in unico testo le varie forme di lavoro a distanza per le aree non dirigenziali:

- lavoro agile;
- lavoro da remoto con vincolo di tempo;
- lavoro decentrato presso altre sedi del Ministero.

Al fine di garantire un'applicazione omogenea e di principio del lavoro agile, è stata innovata la precedente disciplina prevedendo la distinzione tra *"attività integralmente delocalizzabili"* e *"attività parzialmente delocalizzabili"*.

Sono state definite come integralmente delocalizzabili *"quelle attività per le quali il luogo del loro esercizio è indifferente dal punto di vista dell'efficienza e dell'efficacia del lavoro e dunque della produttività ai fini del raggiungimento degli obiettivi conferiti"*. Il regolamento ne ha individuato un elenco, non tassativo, che deve ritenersi *"susceptibile di essere costantemente aggiornato"*, pertanto, possono essere considerate come *"smartabili"* ulteriori attività individuabili *"tenuto conto delle peculiarità delle funzioni e del contesto locale delle sedi centrali e periferiche"*.

Sono invece da considerare *"parzialmente delocalizzabili"* le attività *"per il cui esercizio è necessaria una prevalente presenza in ufficio e per le quali risulta, altresì, difficile programmare i carichi di lavoro con cadenza settimanale"*; tali attività vengono individuate *"attraverso il confronto tra il dirigente e il dipendente, con la possibilità di rimettere eventuali casi controversi al direttore generale della struttura di appartenenza"*.

La differenza tra attività pienamente o parzialmente delocalizzabili ha conseguenze sulla modalità attuativa del lavoro agile. Infatti, per le prime è prevista la possibilità di svolgere la prestazione al di fuori della sede di lavoro fino ad un massimo di quattro giorni a settimana, mentre per le seconde questa possibilità si riduce ad un giorno a settimana.

Sono state inoltre previste alcune disposizioni particolari per i lavoratori in situazioni disagiate, che sono stati individuati in base a situazioni di salute proprie o dei familiari, alla presenza di figli con età inferiore ai 10 anni o alla distanza tra sede di lavoro e sede del proprio domicilio.

In tali situazioni il dirigente *“può autorizzare lo svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile fino ad un massimo di 12 giorni al mese”*, con possibilità di raggiungere i 20 giorni al mese in casi residuali *“di grave natura e aventi carattere temporaneo”*.

A tutela dei dipendenti è stato, inoltre, precisato che devono intendersi esclusi dal lavoro agile solo *“i lavoratori addetti a servizi che non possono essere delocalizzati nemmeno parzialmente”* e che *“l’atto di diniego parziale o totale del lavoro agile deve essere adeguatamente motivato”* da parte del dirigente.

Sono, infine, rimaste invariate le altre disposizioni presenti nel precedente regolamento e previste come inderogabili nel CCNL 2019-2021, quali:

- la formalizzazione dell’accordo individuale tra il dirigente e il dipendente;
- le attività oggetto di delocalizzazione;
- la durata dell’accordo e l’indicazione dei giorni in modalità agile;
- il report mensile o trimestrale di tali attività;
- le fasce di contattabilità;
- gli obblighi formativi, sicurezza nei luoghi di lavoro e riservatezza delle informazioni trattate nel corso dell’attività lavorativa.

Da quanto sopra esposto, appare evidente che la corretta attuazione del lavoro agile si basa anche sul confronto tra dirigente e dipendente, sia in ordine alla individuazione delle attività lavorative ritenute integralmente o parzialmente delocalizzabili, sia in ordine agli obiettivi da raggiungere, alle modalità di rendicontazione del lavoro svolto e alla individuazione del numero di giornate che possono essere svolte a distanza. Tale confronto non può prescindere dalla valutazione delle necessità organizzative del singolo ufficio, in relazione alle linee di attività poste in essere e al prodotto da offrire all’utenza.

Le diverse modalità di erogazione della prestazione a distanza sono state oggetto di uno specifico regolamento anche per l’area dirigenti (D.D. del Direttore Generale del personale n. 413 del 29 maggio 2024).

In questo regolamento, sono state recepite le disposizioni del CCNL del personale dirigenziale dell’area funzioni centrali e, in particolare, è stata prevista la limitazione a quattro giorni al mese per lo svolgimento dell’attività lavorativa in modalità agile, in quanto viene sancito il principio secondo il quale *“deve essere garantita la prevalenza dell’esecuzione della prestazione lavorativa in presenza”*, reputando che la maggior parte delle attività dirigenziali possa essere efficacemente svolta solo in presenza, e non da remoto, anche in ragione della prevalenza di linee di attività tecniche che contraddistinguono questa amministrazione.

### **Monitoraggio sull’attuazione del lavoro agile**

Nel corso del 2025, come già fatto in precedenza, è stata condotta un’analisi sull’andamento del lavoro agile sotto i profili quantitativi e qualitativi mediante l’invio di uno specifico questionario a tutte le strutture dirigenziali di livello generale, centrali e territoriali.

Dall’analisi emerge che il 41% dei dipendenti su scala nazionale ha fruito del lavoro agile. Tuttavia, tale percentuale è la risultante di situazioni molto diversificate: nella sede centrale l’accesso al

lavoro agile ha riguardato il 64% dei lavoratori mentre nelle sedi territoriali si raggiungono livelli più bassi: 43% nei Provveditorati, 29% nelle Motorizzazioni e 4% nelle Capitanerie di Porto.

Queste differenze sono riconducibili alla marcata diversificazione delle funzioni svolte dagli uffici, alla diversa compatibilità delle attività con modalità di lavoro a distanza, alla presenza di elementi tecnici che richiedono lo svolgimento della prestazione in sede e alla tipologia di utenza servita.

Risultati più omogenei si registrano con riferimento alla ripartizione di genere: tra i dipendenti che svolgono lavoro agile, le donne rappresentano il 53% a livello nazionale, con variazioni contenute tra le diverse articolazioni organizzative. Il monitoraggio ha inoltre rilevato la distribuzione dei giorni settimanali di lavoro agile previsti negli accordi individuali: nel 46% dei casi sono previsti due giorni a settimana, nel 33% un solo giorno, nel 16% tre giorni, mentre nel 5% dei casi, riferibili a situazioni di particolare disagio, sono previsti più di tre giorni settimanali. I risultati complessivi del 2025 risultano sostanzialmente in linea con quelli rilevati nel 2024, confermando la stabilità del modello adottato.

Per quanto riguarda il lavoro da remoto, la diffusione risulta limitata: a livello nazionale sono state rilevate 48 unità (28 donne e 20 uomini), pari a una media dello 0,8% del personale, con percentuali lievemente più elevate in Sede centrale (1,2%) e nei Provveditorati (1,9%), e valori trascurabili nelle Motorizzazioni e nelle Capitanerie. Tale dato appare influenzato dalla maggiore complessità procedurale richiesta per l'attivazione del lavoro da remoto rispetto al lavoro agile.

Nel corso del 2025 è stata inoltre avviata l'attuazione del lavoro decentrato. A seguito di una ricognizione delle disponibilità e dell'esame delle istanze pervenute, sono stati individuati 13 dipendenti ammessi a tale modalità, con la stipula dei relativi accordi. Nella fase iniziale è stata adottata la modalità che prevede la prestazione lavorativa esclusivamente a favore della sede ospitante.

Infine, l'analisi ha confermato un elevato livello di accessibilità da remoto alle piattaforme informatiche necessarie allo svolgimento delle attività lavorative, tramite VPN o sistemi di autenticazione con credenziali personali o ministeriali. Circa il 50% dei dipendenti risulta dotato di VPN, mentre l'Amministrazione sta proseguendo nell'assegnazione di computer portatili per incrementare l'attuale dotazione, che interessa circa il 40% del personale.

Da ultimo, giova evidenziare come il **bilancio di genere** del MIT sia consultabile sul sito istituzionale della Ragioneria generale dello Stato. Esso offre, come per gli altri Ministeri, 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.

Pertanto, 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 2025, iniziali (legge di bilancio di previsione 30 dicembre 2024, n. 207) e definitivi (Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato 2025), distinti per Programma di spesa.**

<b>STANZIAMENTI 2025, INIZIALI E DEFINITIVI, SUI PROGRAMMI DI SPESA</b>			
<b>Missione</b>	<b>Programma di spesa</b>	<b>Stanziamanto iniziale c/competenza (€)</b>	<b>Stanziamanto definitivo c/competenza (€)</b>
7 - Ordine pubblico e sicurezza	7.7 - Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	955.479.034,00	1.065.014.957,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.1 - Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	305.159.523,00	359.349.922,30
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.2 - Autotrasporto ed intermodalità	332.937.169,00	270.848.606,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.4 - Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	68.170.730,00	142.526.518,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.5 - Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	1.135.593.940,00	1.252.250.235,00
13 - Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	13.6 - Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	7.838.316.890,00	7.982.015.159,00
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	786.069.387,00	869.310.473,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 - Sistemi idrici e idraulici	457.925.738,00	483.665.427,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 - Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	9.357.248,00	11.879.672,00
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.10 - Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	838.631.401,00	1.083.548.923,55
14 - Infrastrutture pubbliche e logistica	14.11 - Pianificazione strategica di settore e sistemi stradali e autostrada	3.816.566.840,00	3.964.455.245,00
19 - Casa e assetto urbanistico	19.2 - Politiche abitative, urbane e territoriali	544.513.424,00	627.914.377,00
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.2 - Indirizzo politico	57.092.474,00	28.014.241,61
32 - Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.3 - Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	119.835.253,00	144.210.604,54
		<b>17.265.649.051,00</b>	<b>18.285.004.361,00</b>

### Indicatore di tempestività dei pagamenti

La Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato per l'anno 2025 fissa in **6,23 giorni** l'Indicatore annuale di tempestività dei pagamenti delle transazioni commerciali eseguiti dal Ministero. L'indicatore, elaborato secondo le previsioni dell'art. 9 del d.P.C.m. 22 settembre 2014, è il risultato della 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.

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

- risorse umane e processi organizzativi:
  - o predisposizione e condivisione interna del “Vademecum tecnico – operativo sulle modalità di gestione delle fatture commerciali e delle note di credito”;
  - o attività di monitoraggio e di segnalazione periodica dello status afferente alle diverse strutture del Ministero, evidenziandone gli aspetti significativi e le eventuali modalità di approccio risolutivo alle criticità riscontrate;
  - o attività di indagine e di approfondimento delle esposizioni debitorie rilevate dalla Piattaforma dei Crediti Commerciali, anche con particolare attenzione alle fattispecie riconducibili alle annualità pregresse;
- risorse strumentali:
  - o continuità nell'attività di supporto al personale, in ordine alle funzionalità relative alla Piattaforma dei Crediti Commerciali, e di raccordo tra le informazioni disponibili nelle diverse piattaforme contabili che interessano le attività di monitoraggio, pagamento e di contabilizzazione delle fasi afferenti all'esposizione debitoria/creditoria.

### 3. PERFORMANCE ORGANIZZATIVA

#### 3.1 Obiettivi specifici

Nella tabella che segue viene riportato il grado complessivo di realizzazione, per l'anno 2025, degli obiettivi specifici:

- dell'intera filiera (MIT e altri soggetti coinvolti), attraverso la media semplice degli indicatori di impatto associati a ciascun obiettivo specifico;
- della performance del MIT, come media dei risultati degli obiettivi assegnati per il 2025 ai centri di responsabilità amministrativa del Ministero e associati a ciascun obiettivo specifico.

<i>N.</i>	<i>Settore</i>	<i>Obiettivo specifico contenuto nel PIAO 2025-2027</i>	<i>IMPATTO INTERA FILIERA</i>	<i>OUTPUT MIT</i>
1	<b>STRADE E AUTOSTRADE</b>	Estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l'efficienza	96,66%	100%
2	<b>FERROVIE</b>	Estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci	100%	100%
3	<b>DIGHE, RETI E RISORSE IDRICHE</b>	Migliorare 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	100%	100%
4	<b>EDILIZIA PUBBLICA</b>	Riqualificazione urbana, riduzione del disagio abitativo, efficientamento energetico degli edifici pubblici e miglioramento della qualità dell'abitare	55,62%	100%
5	<b>SICUREZZA STRADALE</b>	Migliorare la sicurezza stradale utilizzando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR	87,26%	100%
6	<b>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana sostenibile	97,15%	100%
7	<b>PORTI E TRASPORTO MARITTIMO</b>	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	100%	100%

N.	Settore	Obiettivo specifico contenuto nel PIAO 2025-2027	IMPATTO INTERA FILIERA	OUTPUT MIT
8	<b>SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E SOCCORSO IN MARE</b>	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%	100%
9	<b>VIGILANZA SUL LITORALE MARITTIMO</b>	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%	100%

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

## OBIETTIVO SPECIFICO N. 1

Obiettivo specifico: “Estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l’efficienza”

### Le autostrade

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Stato di realizzazione delle opere individuate dagli impegni convenzionali	N. interventi in linea sulle previsioni / N. totale degli interventi	MIT	100%	100%

Lo stato di realizzazione degli investimenti al 2025 da parte delle società concessionarie autostradali risulta in linea con quanto previsto in termini previsionali nell’ambito dei rispettivi Piani Economico – Finanziari (PEF).

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Stato di realizzazione delle opere finanziate dal Piano complementare nell'ambito della componente M3C1 del PNRR	Numero di ponti e viadotti sottoposti a monitoraggio (complessivamente 170 opere)	MIT	170	Per 80 opere d'arte sulle 170 complessive (avviati lavori di installazione monitoraggio dinamico)
	Numero ponti e viadotti sottoposti a interventi di adeguamento strutturale (complessivamente 36 opere)	MIT	20	Per 28 opere d'arte sulle 36 complessive (intervenuta approvazione dei progetti)
	Adeguamento e efficientamento energetico del traforo del Gran Sasso	MIT	Avvio lavori	Effettuati sondaggi interni ed esterni al Traforo

I target raggiunti nel 2025 si discostano da quelli previsti per il medesimo anno, sostanzialmente per effetto di quanto di seguito evidenziato:

- 1) rimodulazione finanziaria annuale delle risorse e relativa estensione del piano di riparto del contributo pubblico per la realizzazione della misura in esame fino al 2032, in luogo del termine originario del 2026, operate dal decreto-legge n. 19/2024 e dalla legge n. 207/2024;
- 2) l'articolo 3-*quater* del decreto-legge n. 73/2025, convertito dalla legge n. 105/2025, successivamente integrato dall'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 32/2026, convertito con modificazioni dalla legge n. 71/2026, ha disposto il trasferimento delle funzioni e dei compiti relativi alla realizzazione degli interventi sul Traforo del Gran Sasso dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge n. 34/2020 (Commissario Straordinario per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25) al Commissario straordinario di cui all'articolo 4-*ter* del decreto-legge n. 32/2019 (Commissario Straordinario per la Sicurezza del Sistema Idrico del Gran Sasso);
- 3) i Commissari straordinari, ciascuno per gli interventi di competenza, hanno aggiornato i cronoprogrammi procedurali e finanziari nel mese di settembre 2025, al fine di tenere conto della sopracitata rimodulazione finanziaria delle risorse, nonché dei compiti e delle funzioni oggetto di trasferimento. I target 2025 raggiunti sono in linea con i cronoprogrammi procedurali e finanziari dei commissari straordinari.

### Le strade di interesse nazionale

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Stato di realizzazione degli interventi sulle strade in aree terremotate	Percentuale di interventi completati	MIT	58%	58%
Stato di realizzazione del Progetto strade sicure (Piano complementare -M3C1 del PNRR)	Numero ponti e viadotti controllati	MIT	8.000	8.000
	Numero ponti e viadotti strumentati	MIT	4.000	4.000
	Numero ponti e viadotti modellati BIM	MIT	100	100
Stato di realizzazione del progetto Strategia nazionale aree interne (Piano complementare – M5C3 del PNRR)	Chilometri di strade riqualificate	MIT	1.000	1.000

### Le piste ciclabili

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Stato di realizzazione delle opere PNRR	Chilometri di piste ciclabili turistiche realizzate	MIT	300	300
	Chilometri di piste ciclabili urbane realizzate	MIT	400	253*

\*Il valore a consuntivo si riferisce al numero di chilometri di piste ciclabili urbane rendicontato alla Commissione europea per il target previsto al quarto trimestre 2023. L'ulteriore avanzamento sarà disponibile solo al completamento degli interventi nel 2026.

## OBIETTIVO SPECIFICO N. 2

Obiettivo specifico: “Estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l’efficienza del trasporto di persone e merci”

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Traffico passeggeri previsto nel contratto di servizio 2017-2026	Milioni-km di viaggiatori	MIT / Contratto di Servizio 2017-2026	3.794,6	4.192,4	4.368,65

### OBIETTIVO SPECIFICO N. 3

Obiettivo specifico: “Migliorare 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

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Mantenere la capacità di invaso	Capacità di invaso delle grandi dighe espressa in miliardi di metri cubi	MIT	3,3	3,3

#### Le reti idriche

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Stato di realizzazione delle opere finanziate con fondi PNRR M2C4 – 4.1	Numero interventi completati	MIT	18	51
Stato di realizzazione delle opere finanziate con fondi PNRR M2C4 – 4.2	Rapporto tra il volume delle perdite totali di acqua e la lunghezza complessiva dell’acquedotto nell’anno considerato (M1a) – [mc/km/gg]	ARERA	40%	40%
	Rapporto tra il volume delle perdite totali di acqua e il volume totale immesso nel sistema di acquedotto nell’anno considerato (M1b)	ARERA	45%	45%
Stato di attuazione del primo stralcio del PNISSI	Numero di interventi avviati	MIT	10	50

## OBIETTIVO SPECIFICO N. 4

Obiettivo specifico: “Riqualificazione urbana, riduzione del disagio abitativo, efficientamento energetico degli edifici pubblici e miglioramento della qualità dell’abitare”

### Edilizia residenziale pubblica

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Programma di recupero di immobili di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei Comuni ed ex IACP	Numero alloggi recuperati per anno	MIT	4.413	1.513

Nel 2025 è stato realizzato il completamento di 1.513 alloggi rispetto ai 4.413 previsti a causa della complessità del sotteso procedimento amministrativo e della numerosità dei soggetti coinvolti.

Il Programma, infatti, coinvolge:

- il Ministero, in qualità di ente finanziatore degli interventi individuati dalle Regioni, il quale trasferisce alle stesse le risorse spettanti;
- le Regioni che, a loro volta, sulla base dell’avanzamento dei lavori, trasferiscono le risorse ai soggetti attuatori (comuni ed ex IACP).

La fase di previsione del target risulta particolarmente complessa, in quanto la definizione degli obiettivi per l’anno successivo avviene quando non sono ancora disponibili i dati di rendiconto dell’anno precedente. Il Programma prevede che gli interventi siano avviati entro 12 mesi dal provvedimento di concessione del finanziamento ai soggetti attuatori e conclusi entro 24 mesi dall’inizio dei lavori; ne consegue che la realizzazione degli interventi può svilupparsi nell’arco di un triennio, rendendo meno agevole la determinazione di target annuali attendibili. Sul livello di conseguimento dei target incidono, altresì, le eventuali rimodulazioni del Programma degli interventi disposte dalle Regioni, anche a seguito di rinunce, revoche di finanziamento o della necessità di destinare risorse proprie ad urgenze abitative.

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Programma qualità dell'abitare: costruzione o riqualificazione di immobili ERP	Unità abitative costruite o riqualificate	MIT	7.000	1.521

Con riferimento all'indicatore "Unità abitative costruite o riqualificate" del Pinqua, a fronte di un target previsto per l'anno 2025 pari a 7.000 unità, il valore rilevato risulta pari a 1.521 unità.

Lo scostamento rispetto alla previsione è riconducibile, in via principale, a una non piena aderenza del target definito ex ante alle effettive modalità di sviluppo dei cantieri di edilizia residenziale pubblica. La determinazione del target annuale si fonda infatti su un'ipotesi di avanzamento temporale di tipo tendenzialmente lineare, che non riflette la reale dinamica attuativa degli interventi edilizi complessi.

In concreto, l'andamento dei cantieri presenta una curva di realizzazione non lineare ma esponenziale, caratterizzata da una fase iniziale e intermedia con limitata produzione di output e da una concentrazione significativa delle unità completate negli ultimi mesi, in prossimità delle scadenze del programma. Tale dinamica è strutturale e dipende da fattori procedurali, autorizzativi e esecutivi propri degli interventi di costruzione e riqualificazione.

Infine, si rappresenta che i dati utilizzati per la valorizzazione dell'indicatore derivano esclusivamente dalle informazioni trasmesse dagli enti attuatori e caricate sulla piattaforma REGIS. Nel corso dell'attività di monitoraggio si è riscontrato uno scostamento significativo tra le informazioni rese disponibili in piattaforma e la situazione reale dei cantieri, dovuto ai tempi di aggiornamento, alla natura dichiarativa dei flussi informativi e alla complessità degli interventi. Tale disallineamento incide sulla rappresentazione puntuale degli stati di avanzamento, pur in presenza di interventi effettivamente in fase conclusiva.

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Programma safe, green and social: efficientamento energetico di immobili ERP	Milioni di m <sup>2</sup> di superficie efficientati	MIT	3,2 <i>(71% circa del target finale previsto per il 2026)</i>	Avanzamento fisico complessivo del programma pari all'84,67%
Programma safe, green and social: adeguamento sismico di immobili ERP	Milioni di m <sup>2</sup> di superficie adeguati	MIT	1 <i>(71% circa del target finale previsto per il 2026)</i>	
Programma safe, green and social: acquisto di immobili ERP	m <sup>2</sup> di superficie acquistati	MIT	330.000 <i>(73% circa del target finale previsto per il 2026)</i>	

Il termine stabilito per l'ultimazione dei lavori, inizialmente fissato al 31 marzo 2026 dal cronoprogramma procedurale di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, è stato prorogato al 31 dicembre 2026 ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 29 ottobre 2025, n. 156 convertito con la legge 18 dicembre 2025, n. 191.

Dal monitoraggio effettuato, al 31 dicembre 2025 risulta un avanzamento fisico complessivo del Programma pari all'84,67%.

Per quanto riguarda l'aspetto contabile al 31 dicembre 2025 risultano erogate risorse per complessivi 1.650 milioni di euro, pari all'82,5% del totale del finanziamento (2 miliardi di euro).

Il dato relativo ai sopracitati target sarà disponibile a conclusione dell'intero Programma nazionale e quindi solo successivamente al 31 dicembre 2026.

### Tessuti urbani

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Riqualificazione spazi pubblici	m <sup>2</sup> di spazi pubblici riqualificati	MIT	500.000	739.960

### Edifici giudiziari e strutture penitenziarie

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Efficientamento edifici giudiziari	m <sup>2</sup> di edifici giudiziari efficientati	MIT	100.000	100.000
Realizzazione di 8 nuovi padiglioni per detenuti adulti	Stato di realizzazione degli 8 padiglioni	MIT	Ultimazione di tutti gli interventi	-
Adeguamento strutturale di 4 istituti penali per minorenni per 32.000 mq di superficie	Stato di realizzazione dei 4 istituti penali	MIT	Ultimazione di tutti gli interventi	1

Tutti gli interventi previsti sugli edifici giudiziari e sulle strutture penitenziarie sono in corso di esecuzione e la loro ultimazione è prevista nel corso del 2026, al riguardo:

- per la realizzazione di 8 nuovi padiglioni per detenuti adulti, il Ministero della giustizia, Dipartimento Amministrazione Penitenziaria, ha revisionato l'elenco degli interventi previsti dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR, ritenendo quello di Reggio Calabria Arghillà non più attuabile, pertanto, il numero di interventi da realizzarsi è pari a sette (Rovigo, Vigevano, Ferrara, Perugia, Viterbo, Civitavecchia, S. Maria Capua Vetere);
- per i restanti 7 padiglioni detentivi, durante l'esecuzione dei lavori si sono verificati eventi imprevisti e imprevedibili all'atto della stesura del programma di esecuzione (dalle risultanze della verifica BOB (Bonifica Ordigni Bellici), all'approvazione della soprintendenza, alle maggiori indagini conoscitive della stratigrafica del sottosuolo, etc.) che hanno comportato un differimento dell'ultimazione dei lavori.

Il Ministero della giustizia, Dipartimento Amministrazione Penitenziaria, ha revisionato l'elenco degli interventi previsti dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR per l'adeguamento strutturale di 4 istituti penali per minorenni eliminando quello di Torino. Pertanto, il

numero di interventi da realizzarsi è pari a tre (sono stati avviati quindi gli interventi relativi agli istituti penali per minorenni di Bologna, Roma e Airola).

L'intervento all'istituto penale per minorenni di Casal del Marmo (Roma) è stato ultimato e collaudato. Sono in corso i lavori per i restanti due interventi presso gli istituti di Bologna e Airola (BN); la loro ultimazione è prevista nel corso del 2026. Lo scostamento anche in questo caso è legato ad eventi imprevedibili e imprevedibili non imputabili ai soggetti attuatori.

## OBIETTIVO SPECIFICO N. 5

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”

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	BASELINE 2019	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Rilevazione del costo sociale in base all’andamento degli incidenti stradali	Costo sociale degli incidenti stradali con danni alle persone (in miliardi di Euro)	MIT	16,9	15,335	17,820
Rilevazione del numero dei morti in incidenti stradali	N. Vittime in incidenti stradali	ISTAT	3.377	2.651	2.897

Il numero di vittime in incidenti stradali è rilevato da una stima preliminare dei valori di incidentalità pubblicata da ISTAT il 13 novembre 2025 e riferita ad un confronto del primo semestre 2025 rispetto ad analogo periodo del 2024, basata sui dati provvisori rilevati dagli organi di Polizia stradale, che indicano una tendenza in diminuzione del numero degli incidenti stradali con lesioni a persone, dei feriti e delle vittime entro il trentesimo giorno, rispetto agli anni precedenti. I dati definitivi ISTAT relativi all’intero anno 2025 saranno pubblicati nel mese di luglio 2026.

Nonostante i citati fenomeni dell’incidentalità, e soprattutto della mortalità su strada, siano in lieve calo, appare necessario rilevare che le previsioni (target 2025) sono state fatte alla luce degli ambiziosi obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, che prevede il dimezzamento delle vittime della strada e dei feriti gravi entro il 2030. Alla luce di tali elementi, nell’ambito della programmazione per il triennio 2026-2028 si è già proceduto ad una revisione degli obiettivi orientandoli verso una prospettiva maggiormente realistica.

## OBIETTIVO SPECIFICO N. 6

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

DESCRIZIONE	INDICATORE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Acquisizione di treni destinati al trasporto pubblico locale	Numero di nuovi treni acquisiti	MIT	4	4
Acquisizione di autobus a ridotto impatto ambientale	Numero nuovi autobus acquisiti	MIT	1.145	1.047
Misura dell'efficienza del servizio TPL delle regioni a statuto ordinario	Rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei contributi statali e regionali	MIT	28%	28%

Lo scostamento del numero di nuovi autobus acquisiti rispetto alla previsione è dovuto al taglio di risorse del Piano Nazionale Complementare al PNRR (bus) per effetto del decreto-legge n. 19/2024, del decreto-legge n. 113/2024 e del decreto-legge n. 95/2025 e conseguenti d.M. n.335/2024 e n.226/2025 con i quali è stato rimodulato il d.M. n.315/2021 (annualità 2025). Si tratta di una riduzione pari a euro 39.186.700 per un quantitativo di circa 98 autobus in meno.

## OBIETTIVO SPECIFICO N. 7

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

INDICATORE	DESCRIZIONE	FONTE	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Incremento delle merci trasportate in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Merci trasportate dalle società assistite nel settore del cabotaggio marittimo (metri lineari di stiva occupati)	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	3.800.000	4.379.092
Incremento dei passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio dalle compagnie assistite	Numero passeggeri trasportati dalle società assistite nel settore del cabotaggio marittimo	Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - ISTAT	8.950.000	10.568.119

Nel corso dell’anno si è registrato un incremento rispetto alle ipotesi iniziali, formulate in un quadro previsionale più prudentiale, condizionato dall’incertezza geopolitica internazionale e dalle attese sull’andamento dei prezzi dei carburanti. I risultati effettivamente conseguiti hanno invece evidenziato un recupero dei flussi di trasporto, con valori superiori alle previsioni.

## 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 e il rafforzamento della cooperazione internazionale”

INDICATORE	FONTE	BASELINE 2022	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Percentuale di persone salvate o assistite rispetto alle persone richiedenti soccorso	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	99,67%	+0,05%	+0,33%
N. di sinistri marittimi occorsi al naviglio mercantile	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	64	-4%	-25%

Fonte: Relazione di consuntivo sull'attività svolta - esercizio finanziario 2025 del Comando Generale

## 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 2022	TARGET PREVISTO 2025	TARGET RAGGIUNTO 2025
Metri <sup>2</sup> di spiagge restituiti alla libera fruizione dei bagnanti	Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione)	160.000	+5.000	+102.264

Fonte: Relazione di consuntivo sull'attività svolta - esercizio finanziario 2025 del Comando Generale

### 3.2 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 e attribuzione di un punteggio (max 75 punti);
- valutazione dei comportamenti organizzativi e 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.

### 3.3 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 l'anno 2025" del 16 gennaio 2025, n. 11.

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

<i>DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE E LE POLITICHE ABITATIVE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Contrastare la crisi idrica anche attraverso il miglioramento e adeguamento della sicurezza delle grandi dighe, per garantire la tutela della pubblica incolumità e gli attuali standard di fornitura/riserva idrica anche in relazione ai fenomeni alluvionali e siccitosi	100%
2	Adeguamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture idriche primarie e delle reti di distribuzione idrica, anche in attuazione del PNRR e del "Piano Nazionale di Interventi Infrastrutturali e per la Sicurezza nel Settore 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	Prosecuzione programmi di investimento relativi a edifici di culto, storico-culturali e in uso alle Forze armate e alle Forze dell'Ordine	100%
5	Prosecuzione programmi di intervento relativi ai piccoli comuni	100%
6	Efficientamento della spesa	100%
7	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	95%
8	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

L'obiettivo strategico "Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali" si articola nell'obiettivo operativo "Rispettare i tempi di pagamento previsti dalle vigenti disposizioni" che risulta realizzato all'95%.

I motivi di tale lieve scostamento risiedono principalmente in ritardi di pagamenti da parte dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche.

I ritardi riguardano principalmente gli interventi "in convenzione", dove i Provveditorati agiscono come stazioni appaltanti per altre Amministrazioni, con una dilatazione dei tempi di pagamento dovuto al trasferimento delle fatture ai soggetti che hanno la titolarità dei fondi.

<i>DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Revisione del Codice della strada	100%
2	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030: Implementazione dell'Osservatorio Nazionale per la Sicurezza Stradale	100%
3	Promozione degli investimenti nel settore portuale attraverso la revisione della governance dei porti e delle Autorità di sistema portuale	100%
4	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture delle zone retroportuali	100%
5	Garantire una distribuzione adeguata di terminali merci multimodali aventi una capacità di trasbordo adeguata a soddisfare le necessità della Rete transeuropea dei trasporti	100%
6	Miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale ed efficientamento della mobilità urbana	100%
7	Potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell'offerta portuale	100%
8	Efficientamento del settore dell'autotrasporto	100%
9	Miglioramento e trasformazione del trasporto aereo	100%
10	Semplificazione, omogeneizzazione ed efficientamento delle procedure e dei servizi di competenza della Motorizzazione Civile	100%
11	Completamento del processo di acquisizione di dati statistici e monitoraggio digitale dei servizi di trasporto pubblico non di linea	100%
12	Efficientamento della spesa	100%
13	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	98%
14	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

L'obiettivo strategico "Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali" si articola nell'obiettivo operativo "Rispettare i tempi di pagamento previsti dalle vigenti disposizioni" che risulta realizzato al 98%.

I motivi di tale lieve scostamento riguardano principalmente alcuni contratti inerenti investimenti del PNRR che generano fatturazioni periodiche (canoni di servizio mensili). I ritardi si manifestano nel percorso autorizzativo di richiesta di fondi al MEF, nella relativa messa a disposizione e definitiva attività di pagamento.

<i>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE E LE RETI DI TRASPORTO</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Migliorare la sicurezza delle varie modalità di trasporto, utilizzando anche le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e la transizione digitale e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR e nella programmazione ordinaria	100%
2	Completamento dell'iter approvativo e realizzazione del collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria	100%
3	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture stradali e autostradali, allo scopo di aumentarne la sicurezza e l'efficienza	100%
4	Attuazione dei Corridoi di trasporto europei	100%
5	Revisione del sistema delle concessioni autostradali	100%
6	Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie, allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del trasporto di persone e merci	100%
7	Efficientamento della spesa	100%
8	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
9	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

<i>DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI GENERALI E LA DIGITALIZZAZIONE</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Supporto alle stazioni appaltanti a seguito delle disposizioni di cui al nuovo Codice dei contratti pubblici	100%
2	Supporto alla qualificazione delle stazioni appaltanti e alla digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici	100%
3	Rafforzamento della capacità amministrativa mediante reclutamento e valorizzazione delle risorse umane	100%
4	Digitalizzazione dei processi di competenza del Ministero	100%
5	Razionalizzazione del contenzioso d'interesse del Ministero	100%
6	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
7	Efficientamento dei processi di spesa finalizzati alla riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
8	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%
9	Razionalizzazione logistica delle sedi centrali e gestione degli archivi	100%
10	Garantire l'accessibilità da parte delle persone con disabilità e l'uniformità della tutela dei lavoratori con disabilità	100%

<i>CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Implementazione della normativa relativa alla sicurezza, qualificazione, progettazione, aggiornamento delle "Norme tecniche per la progettazione e la costruzione degli sbarramenti di ritenuta (dighe e traverse) di cui al d.m. del 26 giugno 2014 - N.T. Dighe"	100%
2	Definizione e individuazione degli strumenti metodologici e delle procedure per l'aggiornamento delle norme di progettazione stradale	100%
3	Accelerazione dell'iter autorizzativo delle opere pubbliche, con particolare riguardo per quelle ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e Piano nazionale complementare (PNC)	100%
4	Efficientamento della spesa	100%
5	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
6	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

<i>CAPITANERIE DI PORTO</i>		
<i>N.</i>	<i>Obiettivi strategici assegnati</i>	<i>Percentuale di raggiungimento</i>
1	Garantire la sicurezza in mare, nei laghi, ove istituiti i servizi di Guardia costiera, e la sicurezza della navigazione ( <i>Safety e Security</i> ) mediante l'efficientamento delle componenti operative, strutturali e strumentali del Corpo e il rafforzamento della cooperazione internazionale	100%
2	Garantire l'ottimizzazione della vigilanza, tutela e 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 organizzativo preposto	100%
3	Efficientamento della spesa	100%
4	Riduzione dei tempi di pagamento delle fatture commerciali	100%
5	Attuazione tempestiva delle attività di analisi, valutazione e revisione della spesa, delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza	100%

<b>PERFORMANCE COMPLESSIVA 2025</b>	
<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>
<b>Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative</b>	99,38%
<b>Dipartimento per i trasporti e la navigazione</b>	99,86%
<b>Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto</b>	100%
<b>Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione</b>	100%
<b>Consiglio superiore dei lavori pubblici</b>	100%
<b>Capitanerie di porto</b>	100%
<b>MINISTERO</b>	<b>99,87</b>

## 4. IL PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE

### 4.1. Procedimento

Il vigente Sistema di misurazione e valutazione della performance del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, documento cardine ai fini dell'attuazione del ciclo di gestione della performance, si avvale dei dati del controllo strategico e del controllo di gestione.

Il controllo strategico viene condotto attraverso una interlocuzione continua con i Dipartimenti per il monitoraggio degli obiettivi conferiti ai titolari dei centri di responsabilità amministrativa con la Direttiva generale per l'azione amministrativa e per la gestione, monitoraggio che viene attuato trimestralmente con il contributo e il supporto dell'Organismo indipendente di valutazione.

Il controllo di gestione viene condotto attraverso un sistema informativo (SIGEST), in uso ai circa 400 uffici di primo e secondo livello del Dicastero, dislocati su tutto il territorio nazionale, secondo una visione integrata. Il controllo di gestione è, infatti, volto a verificare l'efficienza, l'efficacia e l'economicità dell'azione amministrativa e posto in essere, inoltre, per il conseguimento degli obiettivi, al fine di ottimizzare il rapporto tra costi e risultati. Il controllo di gestione monitora sia lo svolgimento delle attività direttamente connesse con la realizzazione degli obiettivi strategici, sia gli altri ambiti di attività dell'Amministrazione. È di tutta evidenza la portata strategica di un supporto informativo che, attraverso l'analisi dei principali elementi di gestione, consente il buon andamento dell'azione amministrativa e la definizione tempestiva di eventuali azioni di tipo correttivo, al verificarsi di scostamenti sui tempi e sugli obiettivi programmati. Elemento che risulta essere un supporto determinante, anche ai fini della valutazione della performance organizzativa delle singole strutture.

Il complesso dei vari monitoraggi derivanti dal controllo strategico e dal controllo di gestione costituisce la banca dati della reportistica che si traduce in documenti di sintesi infrannuali e finali ad uso dei vertici dell'Amministrazione e dell'OIV, per l'espletamento delle sue funzioni di supporto strategico al vertice politico e per la rendicontazione agli organi di controllo e ad altre Amministrazioni dello Stato.

Per garantire l'integrazione tra i due livelli di controllo, l'Amministrazione ha già da anni adottato una organizzazione capillare per una circolarità tempestiva delle informazioni.

All'interno dei vari Dipartimenti sono state, infatti, attribuite agli uffici di coordinamento, competenze in materia di pianificazione, programmazione, controllo di gestione e valutazione, uffici che interagiscono con l'OIV nelle varie fasi del ciclo di gestione della performance e che interloquiscono tempestivamente con le strutture di rispettiva competenza per la raccolta dati necessari.

In coerenza con la tempistica prevista dal sistema di misurazione e valutazione della performance hanno avuto luogo a cura di ogni struttura di secondo livello del dicastero, dei monitoraggi trimestrali e un monitoraggio finale della performance organizzativa, propedeutica alla fase di valutazione dei comportamenti organizzativi, monitoraggi volti a rilevare il grado di realizzazione degli obiettivi e, ad individuare, eventuali scostamenti rispetto ai risultati attesi.

Si è provveduto al monitoraggio degli indicatori associati agli obiettivi specifici del PIAO 2025-2027, che trovano corrispondenza anche negli altri documenti pianificatori (Nota integrativa al Bilancio di previsione, Direttiva generale per l'azione amministrativa e per la gestione 2025).

Ai fini del monitoraggio, è stata condotta un'analisi accurata sulle criticità rilevate in corso d'anno all'interno del contesto di riferimento, interno/esterno.

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

- MIT
- ISTAT
- Nota integrativa al rendiconto generale dello stato per l'anno 2025
- Banca dati SCORPIUS (sistema informativo del controllo di gestione del Comando Generale delle Capitanerie di porto)
- Banca dati IMRCC (*Italian Maritime Rescue Coordination Centre*)

## 4.2 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.