



Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti

**RELAZIONE SULLA PERFORMANCE
ANNO 2015**

INDICE

1. PRESENTAZIONE	3
2. SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E GLI ALTRI STAKEHOLDER ESTERNI	3
2.1 L'Amministrazione.....	3
2.1.1 Funzioni e compiti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.....	3
2.1.2 Organizzazione.....	4
2.2 Il contesto esterno di riferimento.....	7
3. OBIETTIVI : RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI.....	11
3.1 Albero della <i>performance</i>	11
3.2 Obiettivi strategici	11
3.3 Obiettivi e piani operativi.....	47
3.4 Obiettivi individuali.....	48
4. RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITA'	48
5. PARI OPPORTUNITA'	49
6. IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA PERFORMANCE.....	49
6.1 Fasi, soggetti, tempi e responsabilità.....	49
6.2. Punti di forza e di debolezza nel ciclo di gestione della performance	51
6.2.1 Punti di forza	52
6.2.2 Punti di debolezza	53

Allegati :

- 1) Schede di monitoraggio degli obiettivi strategici
- 2) Tabella dei documenti inerenti il ciclo di gestione della *performance*
- 3) Nota integrativa al Rendiconto Generale dello Stato 2015:
 - Quadro Contabile Riassuntivo
 - Elenco degli indicatori
 - Risultati finanziari e principali fatti di gestione per Programma
- 4) Tabella di valutazione individuale

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 (ora ANAC) 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.

A norma dell'articolo 10, comma 1, lettera b), del richiamato decreto legislativo n. 150 del 2009, essa è adottata 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, comma 1, del decreto legislativo 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;
- 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.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato riorganizzato con D.P.C.M. 11 febbraio 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 in esecuzione 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.

Nella nuova organizzazione, 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, con diminuzione degli 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).

I due Dipartimenti, che assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui al citato articolo 42 del decreto legislativo n. 300 del 1999, e nei quali sono incardinati gli Uffici dirigenziali di livello generale, assumono le denominazioni di:

- Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
- Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

A livello centrale, in ciascuno dei due Dipartimenti sono incardinate otto Direzioni generali, mentre, a livello decentrato e periferico, sono funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici sette Provveditorati interregionali per le opere pubbliche e sono dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale quattro Direzioni generali territoriali.

Nella tabella che segue è illustrata l'articolazione delle strutture dipartimentali quale disciplinata dal D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72.

D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72

SEDE CENTRALE	
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI	DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali	Direzione generale del personale e degli affari generali
Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali	Direzione generale per la motorizzazione
Direzione generale per la condizione abitativa	Direzione generale per la sicurezza stradale
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 la regolazione ed i contratti pubblici	Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
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 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 i sistemi informativi e statistici	Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo
UFFICI DECENTRATI E PERIFERICI	
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Piemonte-Valle d'Aosta-Liguria	Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Lombardia-Emilia Romagna	Direzione generale territoriale del Nord-Est
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Direzione generale territoriale del Centro
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Toscana-Marche -Umbria	Direzione generale territoriale del Sud
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Lazio-Abruzzo-Sardegna	
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Campania-Molise -Puglia-Basilicata	
Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Sicilia-Calabria	

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 in materia di lavori pubblici, 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;

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle materie previste dall'art. 13 del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72; 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.

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

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

- la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, istituita, con decreto ministeriale 9 giugno 2015, n. 149 e successive modificazioni, ai sensi dell'articolo 163, lett. b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163¹, 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 17 maggio 1999, n. 144, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore; si precisa che, ai sensi dell'art. 214, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture", le funzioni del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, previste dall'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144 e dall'articolo 7 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, sono svolte dalla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, cui sono attribuiti 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.

Infine, con decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346, adottato in attuazione di quanto previsto dal citato D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72, si è provveduto alla rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale. Il predetto decreto, per effetto delle disposizioni recate dal decreto ministeriale 19 novembre 2014, n. 508, è entrato in vigore il 22 febbraio 2015.

¹ Il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 è stato poi abrogato dall'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture".

Nelle successive tabelle sono indicati i dati relativi alla dotazione organica, alle risorse umane e finanziarie relative all'anno 2015.

STRUTTURE (Dotazione organica al 31.12.2015 – D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72)	
Centri di responsabilità amministrativa	5
Dirigenti di prima fascia	39
Dirigenti di seconda fascia	195
Personale non dirigenziale	7.760
RISORSE UMANE IN SERVIZIO (al 31.12.2015)	
Dirigenti di prima fascia	39
Dirigenti di seconda fascia	173
Personale non dirigenziale	7.524
RISORSE FINANZIARIE (stanziamenti di competenza)	
	Bilancio 2015
	Legge 23 dicembre 2014, n. 191, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017
SPESE CORRENTI	€ 7.031.358.151
<i>funzionamento</i>	€ 1.057.175.391
<i>interventi</i>	€ 5.914.074.128
<i>oneri comuni di parte corrente</i>	€ 60.108.632
SPESE IN CONTO CAPITALE	€ 6.229.073.877
<i>investimenti</i>	€ 4.617.296.836
<i>oneri comuni di conto capitale</i>	€ 1.611.777.041

2.2 Il contesto esterno di riferimento

Nel corso dell'anno 2015 il Ministero ha inteso contribuire alla politica del Governo per le riforme e per il rilancio dell'economia, operando anche in sede legislativa per rivedere a fondo l'impianto normativo esistente sia in materia di interventi infrastrutturali che in relazione alla disciplina di varie componenti del comparto dei

trasporti. In tal senso, si è ritenuto che fosse indispensabile definire un nuovo e più efficiente quadro di pianificazione delle opere infrastrutturali ed in particolar modo di quelle qualificate come “strategiche”, dopo le esperienze non sempre positive degli anni pregressi, così come sono state approfondite ed elaborate nuove forme di valorizzazione delle sinergie nel settore dei trasporti e della logistica, per ottenere soluzioni “di sistema” capaci di razionalizzare l’intero impianto del trasporto nazionale e fare un salto di qualità al riguardo, favorendo lo sviluppo dell’intermodalità e la mobilità sostenibile ed avendo sempre come obiettivo l’accrescimento degli standard di sicurezza globale.

Nel contempo, si è operato per recuperare un ruolo centrale di monitoraggio e di controllo sia sugli interventi infrastrutturali che sull’efficacia dell’intero sistema dei trasporti locali, nazionali ed internazionali. Un adeguato rilievo è stato dato alla prosecuzione ed accelerazione delle politiche per la casa e per l’edilizia residenziale pubblica, nonché ai possibili elementi di semplificazione che possano favorire lo sviluppo e la crescita dell’economia.

Si è innanzitutto proceduto ad elaborare ed a far approvare la legge-delega per il riordino della disciplina normativa in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, iniziando altresì il lavoro di predisposizione del discendente decreto legislativo², in modo da ridurre al minimo i tempi per introdurre nella realtà operativa le nuove regole. La delega, saldandosi con l’attività di recepimento delle varie direttive Comunitarie in materia, ha inglobato anche la materia dell’aggiudicazione dei contratti di concessione - legge 28 gennaio 2016, n. 11 – con la quale si è inteso, principalmente:

- a) applicare le migliori pratiche dei Paesi dell’Unione Europea;
- b) creare un forte coordinamento con la disciplina di prevenzione dei fenomeni corruttivi;
- c) introdurre una progressiva digitalizzazione delle procedure di gara, anche e soprattutto allo scopo di facilitare l’accesso a piccole e medie imprese;
- d) affidare all’ANAC una serie di compiti rilevanti in materia ed incrementare gli standard di trasparenza e pubblicità delle procedure di affidamento, con controlli più rigidi sui flussi finanziari, per una più efficace lotta alla corruzione;
- e) superare la cosiddetta “legge-obiettivo”, con contestuale aggiornamento e revisione degli strumenti di pianificazione strategica e riallocazione delle risorse in base ai criteri da individuare nei Documenti pluriennali di pianificazione;
- f) ridurre significativamente, razionalizzare e semplificare la normativa stratificatasi nel tempo, in modo da dare maggiore certezza del diritto, ridurre i tempi delle gare e pervenire rapidamente alla realizzazione delle opere;
- g) introdurre limitazioni ai subappalti, circoscrivere rigorosamente la disciplina dei casi di avvalimento, rivedere a fondo i requisiti richiesti ai concorrenti, al fine di garantire la qualità e professionalità delle prestazioni da rendere alle stazioni appaltanti;
- h) vietare affidamenti in regime di deroga rispetto alle procedure ordinarie, accrescere la trasparenza delle gare ed introdurre adeguati meccanismi di controllo anche nei casi di emergenza disciplinati da provvedimenti di protezione civile;

² Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”, pubblicato sul Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 91 del 19 aprile 2016 - Serie generale.

- i) contenere le variazioni progettuali in corso d'opera, con l'obiettivo di evitare fenomeni molto frequenti nel passato ed imprevedibili lievitazioni dei costi;
- j) adottare rigorosamente il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, circoscritta da più precisi presidi tecnico-economici, e disciplinare più efficacemente la selezione dei componenti delle commissioni di gara, a garanzia della massima trasparenza ed oggettività dei giudizi sulle offerte.

I predetti elementi, a giudizio del Ministero, sono caratterizzati da una forte componente innovativa e saranno tali da migliorare sensibilmente il quadro normativo sinora applicato, consentendo nel contempo una più rapida cantierizzazione delle opere.

Il Ministero, in un'ottica naturalmente improntata all'allineamento agli sviluppi Comunitari sul tema, ha poi attivamente operato per predisporre una sostanziale riforma della disciplina e dell'assetto della portualità nazionale, prima mediante la formulazione degli indirizzi definiti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e, successivamente, mediante la messa a punto delle nuove disposizioni delegate concernenti la riorganizzazione e l'efficientamento della portualità del Paese, con l'obiettivo di reinserire i porti italiani nel circuito dei grandi traffici transoceanici, sviluppando al massimo le opportunità offerte dalla posizione geografica dell'Italia e valorizzando le sinergie tra i porti delle varie aree regionali o interregionali. A tale riguardo sia il Piano, sia lo schema di decreto legislativo predisposto nel quadro della riforma della Pubblica Amministrazione hanno perseguito l'obiettivo di rilanciare le capacità competitive dei principali scali nazionali, agendo sulla loro capacità di fare sistema non solo tra loro, ma anche col bacino logistico di riferimento, di concentrare sforzi e risorse in maniera più razionale che nel passato, valorizzando le loro specializzazioni ed incidendo sulla loro *governance* per avvicinare il modello italiano a quello, certamente più improntato alla managerialità, proprio di gran parte degli organismi di gestione dei porti esistenti in Europa. La loro trasformazione in Autorità di Sistema portuale è volta, superando qualche specifica criticità, ad ottimizzare i punti di forza degli scali marittimi italiani, estendendone anche istituzionalmente il raccordo alle aree del retroterra ove siano presenti retroporti ed interporti, al fine di assicurare una gestione complessiva ed integrata dei flussi di trasporto.

In relazione al settore portuale non va, inoltre, dimenticato che nel corso dell'anno si è altresì provveduto a mettere a punto alcune disposizioni specifiche, approvate a fine d'anno in legge di stabilità, dirette a ridurre, in via sperimentale e per un triennio, la tassa di ancoraggio nei porti di prevalente *transshipment* ed a ridurre le accise sui prodotti energetici per le unità movimentate all'interno delle aree portuali e per quelle che effettuano manovre strumentali al trasbordo, sempre con la prospettiva di accrescere l'efficienza e la concorrenzialità degli scali italiani in un contesto altamente competitivo.

Per migliorare e sviluppare in maniera più completa la catena intermodale e decongestionare la rete viaria nazionale, con benefici effetti ambientali, il Ministero ha poi elaborato e fatto approvare nella legge di stabilità per il 2016 due tipi di interventi che rilanciano ulteriormente le Autostrade del mare e confermano l'interesse pubblico di uno *shift* modale anche verso il trasporto ferroviario: sono stati infatti previsti contributi per progetti volti all'istituzione di nuovi servizi marittimi o per il miglioramento di quelli esistenti a vantaggio del trasporto combinato della merce, in alternativa al trasporto su strada (marebonus) e contributi per lo sviluppo di servizi ferroviari intermodali a favore dei nodi logistici e portuali in Italia (ferrobonus),

rinviano ad un decreto attuativo per le modalità, i requisiti e le procedure relative all'ottenimento dei benefici in questione. Le norme in esame rafforzano ulteriormente la politica di contenimento dei costi esterni del trasporto e sono destinate ad avere, pertanto, significative ricadute positive in termini di tutela dell'ambiente e di efficienza complessiva del sistema dei trasporti.

Sempre nell'ottica della mobilità sostenibile, va segnalato, in tema di autotrasporto, che, mentre è stato escluso lo sconto delle accise sui veicoli di categoria inferiore ad euro 2, che peraltro è diretta a determinare un forte impulso allo svecchiamento dei mezzi che circolano su strada, sono state elaborate nuove disposizioni legislative, anch'esse poi approvate nell'ambito della legge di stabilità 2016, per l'utilizzo di dispositivi od apparecchiature di rilevamento necessari al fine di sanzionare le infrazioni al codice della strada, per introdurre una misura di decontribuzione a carattere sperimentale intesa a promuovere l'occupazione degli autisti impiegati nei trasporti internazionali ed incentivare altresì l'uso di veicoli dotati di tachigrafo digitale, per interventi diretti a favorire l'acquisto di mezzi di nuova generazione destinati al servizio dell'autotrasporto di merci su strada, per misure dirette a scoraggiare il cabotaggio abusivo e ad incentivare la dismissione di autocaravan di categoria fino ad euro 2 e l'acquisto di autocaravan non inferiori alla categoria euro 5.

Nell'ambito delle politiche per la casa e dell'edilizia residenziale pubblica, nel corso dell'anno 2015 il Ministero ha proposto o contribuito ad elaborare diverse disposizioni normative, approvate in fine d'anno con la legge di stabilità, volte a prorogare per il 2016, a favore dei privati, le detrazioni fiscali per riqualificazioni energetiche, ristrutturazioni immobiliari e connesso acquisto di mobili, ed a prevedere le detrazioni Irpef relative all'acquisto di abitazioni di classe energetica A o B, quelle per le giovani coppie in relazione all'acquisto di mobili, l'ecobonus per i condomini per gli interventi di riqualificazione energetica di parti Comuni, con possibile opzione per la cessione del corrispondente credito ai fornitori, nonché l'estensione dell'ecobonus per riqualificazioni energetiche anche agli alloggi di edilizia residenziale pubblica.

Nel "pacchetto" degli interventi di interesse dei settori di competenza del Ministero approvato con la legge di stabilità 2016, sempre nell'ambito di una strategia mirata al miglioramento dei servizi resi al cittadino ed alla mobilità sostenibile, il Ministero ha elaborato nuove, incisive disposizioni a favore del trasporto pubblico locale ed in particolare norme volte a conseguire l'obiettivo di un veloce rinnovo del parco mezzi, come il finanziamento del fondo per l'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica od al noleggio dei mezzi da adibire al trasporto pubblico locale e regionale e la previsione dell'istituzione presso il Ministero di un apposito fondo finalizzato all'acquisto diretto di autobus e di treni locali attraverso società specializzate. Trattasi di disposizioni non prive di alcune connotazioni veramente innovative, che potranno giovare all'efficienza ed alla rapidità del processo di rinnovo del parco dei mezzi a disposizione dei cittadini per gli spostamenti quotidiani.

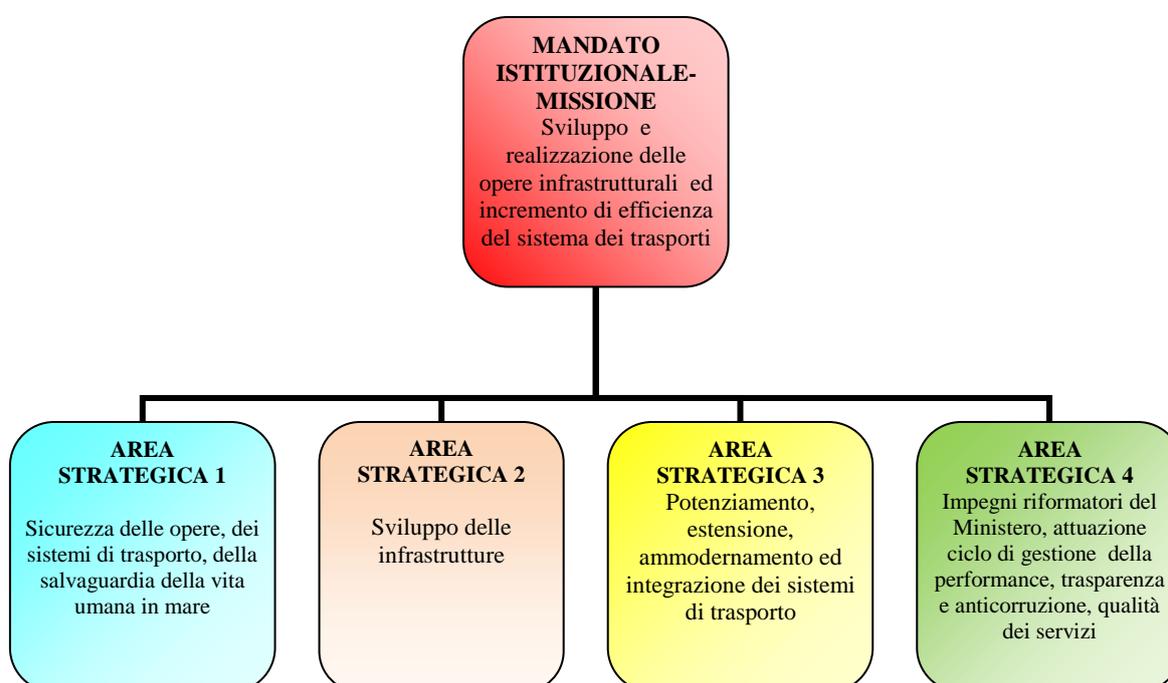
Oltre all'attenzione per i servizi di collegamento marittimo ed aereo con la Sicilia e la Sardegna, per i quali la legge di stabilità ha previsto appositi stanziamenti diretti ad assicurare la continuità territoriale, il Ministero ha elaborato, nel corso del 2015, nuove disposizioni volte a consentire ad ANAS la possibilità di stipulare accordi con Regioni ed Enti locali per dar corso alla progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione di

strade non rientranti nella rete nazionale, nonché interventi per il funzionamento dell'Autostrada ferroviaria alpina e per la progettazione e realizzazione di un sistema di ciclovie turistiche nazionali, di ciclostazioni, nonché per interventi riguardanti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, tutte disposizioni rientrate nella suddetta legge di stabilità e dirette ad assicurare il miglioramento della dotazione infrastrutturale e dei servizi di interesse della collettività.

3. OBIETTIVI : RISULTATI RAGGIUNTI E SCOSTAMENTI

3.1 Albero della *performance*

Nel grafico che segue, è rappresentato l'albero della *performance* dell'Amministrazione, con la missione istituzionale e le aree strategiche sottostanti:



3.2 Obiettivi strategici

Gli obiettivi strategici - ed i connessi obiettivi operativi - sono stati conferiti ai titolari dei Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, nell'ambito delle priorità politiche definite con Atto di indirizzo 15 maggio 2014, n. 206, con la direttiva 31 gennaio 2014, n. 594, concernente gli "*Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per il 2015*". Di seguito, il quadro sinottico degli obiettivi strategici articolati per obiettivi operativi e Centri di responsabilità amministrativa.

**QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI ARTICOLATI PER OBIETTIVI OPERATIVI E CENTRI DI RESPONSABILITA' AMMINISTRATIVA
ANNO 2015**

Priorità politica 1- SICUREZZA		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	Approvazione dei progetti di costruzione e manutenzione; vigilanza sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti e delle opere di derivazione da invasi, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione di eventi di piena; esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai Concessionari al fine di valutare lo stato della diga e dell'intero invaso	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Coordinamento dei Provveditorati interregionali in materia di messa in sicurezza, prevenzione e riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Produzione di statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Programmazione incombenze tecniche derivanti dall'ordinanza della Protezione civile del 9 gennaio 2014	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Prosecuzione dei controlli su strada	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Attuazione del nuovo Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo sui prodotti da costruzione	Predisposizione di uno schema di circolare recante chiarimenti sulla qualificazione dei materiali e prodotti da costruzione ad uso strutturale, ai sensi del capitolo 11 delle vigenti norme tecniche per le costruzioni e del Regolamento UE n. 305/2011	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Inquadramento delle procedure di qualificazione dei materiali innovativi per uso strutturale	Predisposizione di linee guida inerenti le procedure da seguire per il rilascio della certificazione di valutazione tecnica di cui alla lettera C del paragrafo 11.1 delle vigenti norme tecniche per le costruzioni	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Verifica e messa in sicurezza dal rischio sismico del patrimonio edilizio storico-artistico	Predisposizione di linee guida per la verifica e messa in sicurezza del patrimonio storico e culturale	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Prevenzione del rischio idrogeologico	Linee guida inerenti il rischio idrogeologico nelle aree urbane	C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	Mantenimento in efficienza dell'organizzazione SAR (ricerca, soccorso e assistenza in mare)	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Controlli in materia di Safety e Security	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Cooperazione e dialogo con i paesi del Mediterraneo e le organizzazioni internazionali	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Gestione del settore concernente il personale marittimo	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	Polizia marittima a tutela del demanio marittimo e degli utenti del mare	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Salvaguardia dell'ambiente marino, delle sue risorse e del patrimonio archeologico sommerso	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Priorità politica 2 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie	Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate all'ANAS, con particolare riguardo al 1° Programma ponti, viadotti e gallerie	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere delle concessionarie autostradali, già finanziate ed in corso di esecuzione	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate agli Enti pubblici, già finanziate ed in corso di esecuzione	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Realizzazione del tunnel di Base del Brennero	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche	Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso agli interventi relativi alle reti idriche, già finanziate ed in corso di esecuzione	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana	Attuazione del Programma "6000 Campanili"	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Elaborazione dell'"elenco - anagrafe" delle opere pubbliche incompiute	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Attuazione della legge 134 del 2012 - "Piano città"	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Attuazione del piano nazionale edilizia abitativa	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
	Attuazione del programma denominato "Morosità incolpevole"	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

Priorità politica 3 - INCREMENTO DI EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane	Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa già finanziate ed in corso di esecuzione	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche	Attività ispettiva straordinaria e mirata di vigilanza sulle Autorità portuali	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Miglioramento dei servizi di trasporto	Implementazione dell'attività di vigilanza sull'ENAC ai fini del monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento tra le isole minori della Sicilia e la Sicilia su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Trasferimento alle Regioni e agli Enti Locali di risorse finanziarie per investimenti per il trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
	Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI, già finanziate ed in corso di esecuzione	B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

Priorità politica 4 - IMPEGNI RIFORMATORI E AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO		
Obiettivo strategico	Obiettivo operativo	Dipartimento
Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità	Attuazione delle iniziative previste nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità	A - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione	A - Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione	A - Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale B - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici C - Consiglio Superiore dei lavori pubblici D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi	Rilascio immediato dei certificati di sicurezza al naviglio mercantile e da pesca di bandiera nazionale	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
	Attivazione del PM1S presso i porti sede di Autorità Portuale	D - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

I predetti obiettivi sono stati pienamente raggiunti per la quasi totalità, ad eccezione di pochi e limitati casi in cui le percentuali di raggiungimento sono risultate lievemente inferiori ai *target* programmati per motivazioni essenzialmente legate all'insufficienza delle risorse finanziarie od a sopravvenute problematiche di ordine contrattuale e tecnico, come meglio specificato nelle alleghe schede di monitoraggio (allegato 1).

Risultano, inoltre, parzialmente raggiunti gli obiettivi operativi previsti nell'ambito dell'obiettivo strategico "Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del programma triennale per la trasparenza e l'integrità", con particolare riferimento agli obiettivi aventi ad oggetto la "Raccolta e l'inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione", l'"Attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e l'"Attuazione delle iniziative previste nel Piano triennale per la trasparenza e l'integrità".

Per le informazioni relative ai pesi degli obiettivi, ai connessi indicatori ed ai *target*, (punto 3.2 della delibera ANAC n. 5/201), si rinvia alle schede di monitoraggio alleghe alla presente Relazione.

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.

AREA STRATEGICA 1 - SICUREZZA DELLE OPERE, DEI SISTEMI DI TRASPORTO, SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE	TARGET PREVISTO	PERC. RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVO	AREA STRATEGICA 3 - POTENZIAMENTO, ESTENSIONE ED AMMODERNAMENTO DEI SISTEMI DI TRASPORTO	TARGET PREVISTO	PERC. RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVO
OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri	100%	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane	100%	100%
			OBIETTIVO STRATEGICO - Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche	100%	100,00%
OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti	100%	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Miglioramento dei servizi di trasporto	100%	100%
OBIETTIVO STRATEGICO - Attuazione del nuovo Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo sui prodotti da costruzione	100%	100%	AREA STRATEGICA 4 - IMPEGNI RIFORMATORI DEL MINISTERO, ATTUAZIONE CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE, TRASPARENZA E ANTICORRUZIONE, QUALITÀ DEI SERVIZI	TARGET PREVISTO	PERC. RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVO
OBIETTIVO STRATEGICO - Inquadramento delle procedure di qualificazione dei materiali innovativi per uso strutturale	100%	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità.	100%	89,26%
OBIETTIVO STRATEGICO - Verifica e messa in sicurezza dal rischio sismico del patrimonio edilizio storico- artistico	100%	100%			
OBIETTIVO STRATEGICO - Prevenzione del rischio idrogeologico	100%	100%	OBIETTIVO STRATEGICO - Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi	100%	96%
OBIETTIVO STRATEGICO - Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo	100%	98,80%			
OBIETTIVO STRATEGICO - Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	100%	99,61%			
AREA STRATEGICA 2 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE	TARGET PREVISTO	PERC. RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVO			
OBIETTIVO STRATEGICO - Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie	100%	100%			
OBIETTIVO STRATEGICO - Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche	100%	100%			
OBIETTIVO STRATEGICO - Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana	100%	98,66%			

Nel dettaglio, relativamente al conseguimento dei suddetti obiettivi strategici, si riferisce quanto segue:

Priorità politica 1 “Sicurezza” (Area strategica 1)

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ **Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri**

Tale obiettivo è collegato, nell’ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*”, ai programmi 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”, 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per le pubbliche calamità*” e 14.11 “*Sistemi stradali ed autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

Quanto alla **sicurezza delle 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 al 1.000.000 di metri cubi), tenendo conto degli aspetti ambientali e di sicurezza idraulica derivanti dalla gestione del sistema costituito 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 decreto ministeriale LL.PP. 24 marzo 1982.

L’obiettivo 2015 ha previsto specifici *target* per le attività di approvazione dei progetti, per la vigilanza sulla costruzione e l’esercizio degli sbarramenti, tesa ad elevare il livello di sicurezza delle opere anche in occasione degli eventi di piena e per l’esame delle asseverazioni presentate semestralmente dai concessionari con analisi e confronto delle serie storiche. Da tale obiettivo sono scaturite le seguenti azioni:

- visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, ivi compreso quello delle opere di derivazione, per un totale di 537 dighe;
- esame dei progetti e studi presentati dai concessionari;
- esame delle asseverazioni presentate dai concessionari.

I risultati dell’attività svolta nel 2015 sono riassunti nella tabella seguente.

visite periodiche per il controllo del comportamento delle dighe in costruzione ed in esercizio, ivi compreso quello delle opere di derivazione	1.074
esame dei progetti e studi presentati dai concessionari	167
esame delle asseverazioni presentate dai concessionari	768

Sempre nell'ambito delle opere di sbarramento, il Ministero si è occupato, nel corso del 2015, del coordinamento degli interventi necessari per la **messa in sicurezza** (mediante dismissione) di 14 **dighe** senza concessionario oggetto della ordinanza del Capo Dipartimento della protezione civile 9 gennaio 2014 n. 139. L'ordinanza individua la direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ai fini del coordinamento degli interventi di messa in sicurezza a cura dei soggetti attuatori, tra i quali compaiono anche alcuni Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Le verifiche effettuate hanno evidenziato che tre dighe sono assimilate a briglie (Molinaccio - La Para - Rio Grande); altre due (Bric Zerbino - Pasquasia) risultano prive di vaso in quanto fuori alveo; infine una (Fosso Bellaria) è opera abusiva da demolire a cura del Comune di Civitella Paganico. Per tali motivi l'elenco delle dighe interessate agli interventi di messa in sicurezza si sono ridotte ad otto: Figoì e Galano (progettazione affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Genova), Montestigliano (progettazione affidata al proprietario), Sterpeto (progettazione affidata al proprietario), Muraglione (progettazione affidata al Comune Montecatini Val di Cecina), Cuba (progettazione affidata al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Palermo), Gigliara Monte (progettazione affidata alla Provincia di Catanzaro), Muro Lucano (progettazione in corso di affidamento a Comune di Muro Lucano).

Quanto alla **messa in sicurezza degli edifici scolastici**, si rileva che il Piano scuole risulta 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, predisposto dagli enti proprietari degli istituti scolastici, 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.

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.

Nella consapevolezza dell'importanza di accelerare il più possibile la realizzazione si è ritenuto di dare la possibilità agli Enti locali sprovvisti di adeguato ed idoneo personale di potersi avvalere, per le attività di stazione appaltante, dei locali dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche.

In concreto gli Enti beneficiari, sulla base delle informazioni acquisite attraverso le verifiche tecniche previste dalla Intesa del 28 gennaio 2009 contenente gli "indirizzi per prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali negli edifici scolastici", redigono, eventualmente avvalendosi delle strutture dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, il

progetto dei lavori necessari a risolvere le vulnerabilità emerse e provvedono a sottoporlo alla valutazione tecnica dei rispettivi Comitati Tecnici Amministrativi. Parallelamente alla predisposizione del progetto gli Enti, acquisito il CUP, sottoscrivono con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca l'apposita convenzione redatta sulla base dello schema contenuto nella citata delibera CIPE n.32 del 13 maggio 2010. Detta convenzione, previa registrazione e visto della Corte dei conti, regolerà i successivi impegni delle Amministrazioni sottoscrittrici.

Nel corso del 2015, a fronte di 528 richieste di parere (sul progetto dell'intervento o sulla rendicontazione finale) pervenute dagli Enti locali sono stati emessi 499 pareri ed a fronte di 540 richieste di sopralluogo sono stati effettuati 461 sopralluoghi presso gli edifici scolastici.

Per quanto attiene le erogazioni dei contributi agli Enti locali, nell'anno 2015, a fronte di 459 istanze di erogazione dei contributi sono state concluse 368 istruttorie.

Si rileva che non è stato possibile definire n.91 istanze di erogazione di contributo in quanto le somme necessarie risultano cadute in perenzione amministrativa; per tutte le istanze si è immediatamente provveduto a richiedere al Ministero dell'economia e delle finanze la reinscrizione in bilancio delle somme necessarie alla liquidazione del contributo.

Sempre nell'ambito della *sicurezza legata alle infrastrutture*, il Ministero si è impegnato, nel corso del 2015, nell'attività di raccolta e di elaborazione statistica dei dati disponibili sull'incidentalità nei trasporti stradali, con riferimento alla tipologia di strada.

I dati elementari di base sono stati acquisiti dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) e dall'Automobile Club d'Italia (ACI) titolari della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (Programma Statistico Nazionale IST-0042) e localizzazione degli incidenti stradali (Programma Statistico Nazionale IST-0012). Il documento finale, pubblicato sul sito istituzionale, è stato redatto in collaborazione con ISTAT e ACI ed illustra l'evoluzione dell'incidentalità stradale, con l'ausilio di statistiche ed indicatori, ove disponibili a livello di dettaglio territoriale provinciale, per la localizzazione o tipologia di strada (es.: autostrade, strade statali, strade regionali, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed altre strade).

Queste informazioni risultano assai utili a livello decisionale, soprattutto forniscono un valido supporto in sede di scelte strategiche volte anche al miglioramento della sicurezza nella mobilità.

La relazione e le informazioni di sintesi prodotte sono diffuse con l'annuale Conto Nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

✓ *Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti*

L'obiettivo è collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità”*, al programma 13.2 *“Autotrasporto ed intermodalità”*, ed al programma 13.6 *“Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”*.

Con riferimento alla *sicurezza di esercizio degli impianti di trasporto ad impianti fissi*, ai sensi del D.P.R. 753/80, le competenze del Ministero riguardano le verifiche

finalizzate al rilascio del Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3 D.P.R. 753/80), alle verifiche e prove funzionali ai fini dell'apertura all'esercizio (Art. 5 D.P.R. 753/80), queste ultime propedeutiche al rilascio del Nulla osta 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 (ANSF).

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 Nulla osta tecnico per l'apertura dell'esercizio.

Per questi casi, in analogia a 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 D.P.R. 753/80.

In particolare l'obiettivo ha riguardato l'esecuzione di verifiche e prove tecniche presso gli esercenti di pubblici servizi di trasporto, per l'attivazione o riattivazione in sicurezza di impianti e materiale rotabile in ognuno dei settori di interesse.

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:

- controllo tecnico sui veicoli, volto a verificarne l'efficienza tecnica;
- controllo sui conducenti 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;
- controllo sulla regolarità della documentazione amministrativa per il rispetto delle regole della concorrenza.

L'obiettivo, per il 2015, ha previsto 15 operazioni trimestrali, articolate complessivamente in otto giornate ogni mese. L'intera attività di controllo è stata

costantemente monitorata e mensilmente analizzata con elaborazioni statistiche, i cui risultati si possono così riassumere:

ATTIVITA'	2014	2015	VARIAZIONE %
Servizi Effettuati	2.227	2.257	+1,34%
Veicoli Controllati nei Servizi Congiunti	29.060	29.337	+0,95%
Veicoli Controllati con i CMR	27.345	25.879	-5,36%
Controlli sui Veicoli Italiani	21.708	22.982	+5,86%
Controlli sui Veicoli Esteri	7.352	6.355	-13,56%
Infrazioni accertate e provvedimenti sanzionatori adottati	26.307	28.260	+7,42

L'attività di controllo si è mantenuta sostanzialmente invariata rispetto al 2014, con un lieve, ma costante incremento dell'attività dei servizi congiunti (1%), pur a fronte di un calo dei veicoli controllati con i CMR (-5%), giustificato dai maggiori compiti istituzionali che in alcune aree hanno assorbito le pattuglie della Polizia Stradale, ad esempio durante il semestre dell'Expo di Milano.

Nel 2015 si conferma la flessione dei controlli a carico dei trasportatori stranieri, conseguenza di una generale contrazione dei flussi.

Nel corso del 2015, in attuazione della Direttiva del Capo Dipartimento, al fine di ampliare l'attività di controllo sui veicoli commerciali con i CMR, è stato formato ed abilitato un nuovo nucleo di personale per intervenire nell'attività di controllo programmata sul territorio. Inoltre, per quanto in particolare attiene al contrasto del fenomeno dell'abusivismo, è stato aggiornato il manuale operativo per i controlli su strada, curandone la diffusione ai soggetti interessati e sono stati preparati e tenuti corsi di formazione in materia di controlli sia per il personale del Ministero che delle Forze dell'Ordine.

Si è contribuito inoltre all'elaborazioni di modifiche normative (art. 46bis della legge 6 giugno 1974, n. 298 e art.46ter della legge n. 298/74), di circolari (di particolare rilevanza la circolare congiunta con il Ministero dell'interno, la circolare n. 744 del 15 gennaio 2015 sui trasporti di cabotaggio e la circolare n. 5681 del 16 marzo 2015 avente ad oggetto l'art.94 comma 4bis del codice della strada) ed altri strumenti operativi destinati agli addetti ai controlli per specializzare ulteriormente le verifiche sulla regolarità nello svolgimento dell'attività di autotrasporto.

- ✓ *Attuazione del nuovo Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo sui prodotti da costruzione*
- ✓ *Inquadramento delle procedure di qualificazione dei materiali innovativi per uso strutturale*
- ✓ *Verifica e messa in sicurezza dal rischio sismico del patrimonio edilizio storico-artistico*
- ✓ *Prevenzione del rischio idrogeologico*

Tali obiettivi risultano collegati alla missione 14 *“Infrastrutture pubbliche e logistica”* e afferiscono al programma 14.9 *“Sicurezza vigilanza e regolamentazione in materia delle opere pubbliche e delle costruzioni”*, attività volta alla consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa e all’annessa divulgazione di normative e di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza, svolta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per l’obiettivo strategico *“Attuazione del nuovo Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo sui prodotti da costruzione”* il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha predisposto uno schema di circolare contenente chiarimenti sulla qualificazione dei materiali e prodotti da costruzione ad uso strutturale, ai sensi delle vigenti norme tecniche per le costruzioni e del Regolamento UE n. 305/2011, al fine di rendere direttamente accessibile a professionisti, produttori e amministrazioni aggiudicatrici un insieme di norme operative miranti a semplificare la completa attuazione del Regolamento Europeo sui materiali e prodotti da costruzione.

Riguardo l’*“Inquadramento delle procedure di qualificazione dei materiali innovativi per uso strutturale”*, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha redatto delle linee guida inerenti le procedure da seguire per il rilascio della certificazione di valutazione tecnica di cui alla lettera C del paragrafo 11.1 delle vigenti norme tecniche per le costruzioni, con l’obiettivo di fornire uno strumento agli *stakeholder* ed ai soggetti interessati per seguire agevolmente l’intero procedimento di valutazione tecnica.

Con *“Verifica e messa in sicurezza dal rischio sismico del patrimonio edilizio storico-artistico”* il Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è posto l’obiettivo di proseguire le attività per affrontare il delicato tema della protezione del patrimonio edilizio storico-artistico disseminato sul territorio nazionale. In tal senso, le linee guida identificate completano il percorso di *“valutazione e riduzione del rischio sismico”* sul patrimonio già inquadrato con precedenti indirizzi, sviluppando ulteriormente i criteri correlati alla verifica e messa in sicurezza del patrimonio medesimo.

Infine, il gruppo di lavoro costituito per la realizzazione dell’obiettivo *“Prevenzione del rischio idrogeologico”*, ha lavorato alla redazione di un documento conoscitivo su eventi reali di danni da dissesto idrogeologico verificatisi in zone urbane, contenente l’analisi delle cause ed individuazione di possibili interventi correttivi per la pianificazione di opere da parte di enti e amministrazioni locali competenti in materia.

✓ *Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo*

L’obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 7 *“Ordine pubblico e sicurezza”*, al programma 7.7 *“Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”* ed attiene allo svolgimento dei compiti del Corpo delle Capitanerie di porto.

L’obiettivo strategico è articolato in complessivi cinque obiettivi operativi. Questi ultimi, a loro volta, si sviluppano in più fasi (programmi d’azione) dalle quali, *“a cascata”*, discendono gli obiettivi gestionali che il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha assegnato ai Comandi del Corpo distribuiti sul territorio, per l’aspetto tipicamente operativo ed ai Reparti e Uffici del Comando generale, per quegli obiettivi la cui attuazione è di diretta competenza della struttura centrale.

Nel corso dell'esercizio 2015 la primaria *attività di ricerca e soccorso in mare* è proseguita, senza soluzione di continuità, nei circa 500.000 Km² di zona SAR italiana e oltre i confini dell'area di competenza nazionale, anche per l'intensa attività di soccorso straordinaria sostenuta in favore dei migranti. In ragione di ciò, le 4.045 missioni SAR e le 3.409 missioni VIFI (vigilanza flussi immigratori) effettuate dai mezzi navali hanno fatto totalizzare più di 385mila miglia nautiche percorse.

Ciò premesso, 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 al fine di garantirne la rispondenza ai requisiti di sicurezza fissati dalla normativa di settore, particolarmente rigida con riferimento alla componente aerea, e per scongiurare malfunzionamenti alle molteplici apparecchiature di bordo ed ai sistemi di radiocomunicazione presenti anche nelle sale/centrali operative del Corpo;
- assicurare ai mezzi terrestri le dovute revisioni ed i controlli periodici alle varie componenti meccaniche, elettriche e strutturali;
- svolgere regolarmente il fondamentale programma dell'attività formativa ed esercitativa, per mantenere un'elevata preparazione professionale e testare l'efficienza e la prontezza operativa del complesso delle risorse umane e strumentali disponibili.
- Iniziando dal funzionamento dei mezzi navali e terrestri della Guardia costiera, è stata garantita una media di 320 giorni di disponibilità operativa degli stessi, a fronte dei 305 giorni prefissati. Nel dettaglio:
 - mezzi navali - obiettivo realizzato: 308 giorni di disponibilità operativa (previsti 288 giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,07;
 - mezzi terrestri - obiettivo realizzato: 332 giorni di disponibilità operativa (previsti 322 giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,03.

Relativamente alla componente aerea ad ala fissa e rotante, invece, l'obiettivo prevedeva di garantire mediamente, per 330 giorni, il servizio di allarme h24, finalizzato ad assicurare la più ampia disponibilità e prontezza di intervento in caso di emergenze. Il risultato raggiunto è il seguente:

- mezzi aerei - obiettivo realizzato: 349 giorni di allarme h24 (prefissato 330 giorni). Indice di efficacia raggiunto: 1,06.

Per mantenere una costante preparazione professionale specialistica del personale militare dedicato al delicato settore, si sono regolarmente svolti i previsti corsi formativi con la specializzazione di 760 militari (programmati 759) e sono state eseguite apposite esercitazioni periodiche presso le varie sedi periferiche, 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.

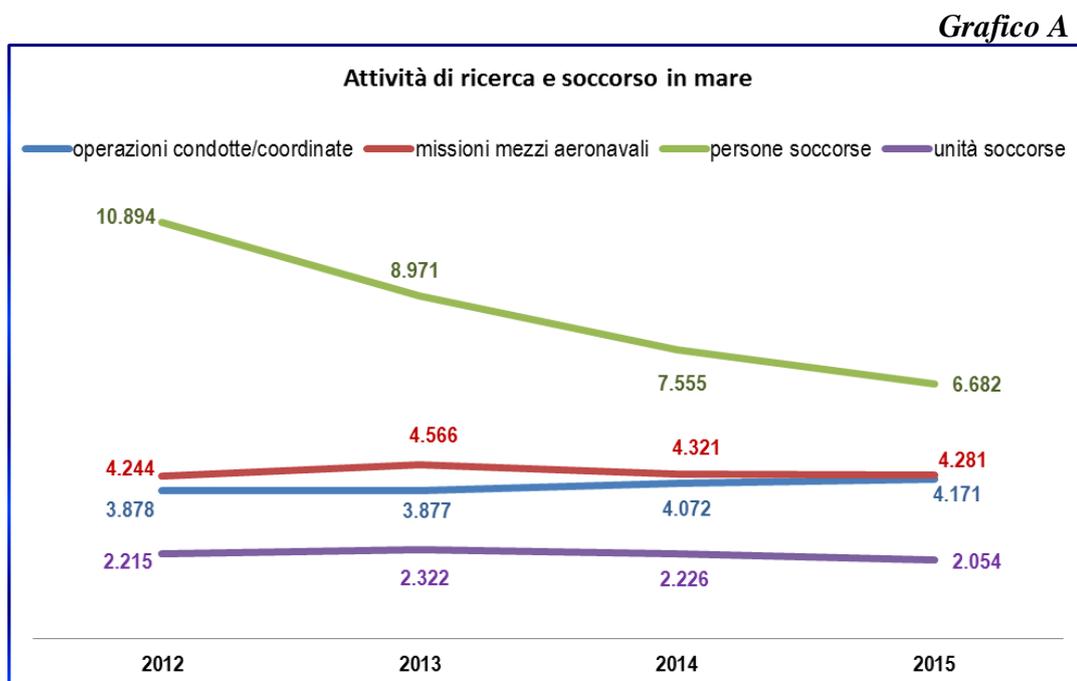
Degne di nota sono le 12 esercitazioni coinvolgenti un elevato numero di persone e di mezzi che si sono svolte simulando un evento SAR marittimo o aeromarittimo, nelle zone di giurisdizione delle Direzioni marittime di Ancona, Civitavecchia, Trieste,

Catania, Palermo, Pescara, Venezia, Bari, Cagliari e Reggio Calabria. Complessivamente si registrano 6.270 missioni di addestramento da parte dei mezzi navali che configurano il pieno raggiungimento dell'obiettivo prefissato per l'intero anno (4.500).

Dal punto di vista prettamente operativo, esclusa l'attività inerente il fenomeno immigratorio, 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:

- **4.171** operazioni di soccorso e assistenza condotte/coordinate;
- **4.281** missioni di ricerca e soccorso effettuate dai mezzi aeronavali;
- **6.682** persone soccorse e/o assistite;
- **2.054** unità da traffico, da pesca e da diporto soccorse/assistite;
- **186.284** miglia percorse dalle motovedette, per ricerca e soccorso;
- **726** ore di volo eseguite dalla componente aerea, per S.A.R.;
- **307** operazioni di ricerca di dispersi in mare;
- **265** persone decedute in mare di cui: 37 in attività subacquea, 24 per sinistri marittimi, 67 per cadute accidentali in acqua o suicidi e 137 per balneazione.

Dal sottostante *Grafico A* è desumibile, con riferimento all'ultimo quadriennio, l'andamento pressoché costante dell'attività in parola, in termini di unità soccorse, mezzi impiegati e operazioni condotte/coordinate. In costante diminuzione, invece, il numero delle persone soccorse che nel 2012, si rammenta, include anche i numerosi naufraghi della M/N Concordia.

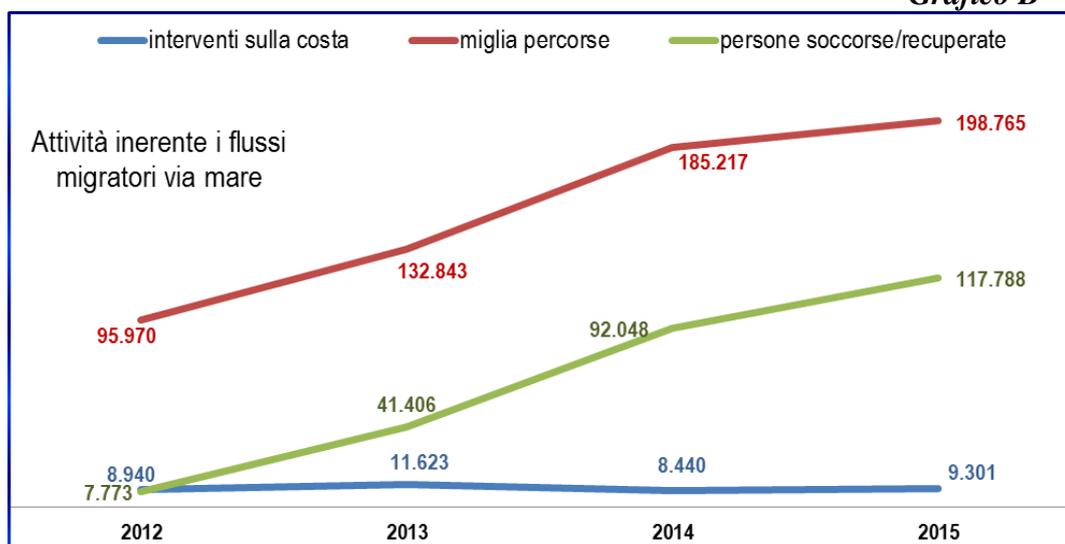


Sempre in tema S.A.R. (ricerca e soccorso in mare), ai precedenti dati si aggiungono i seguenti *output* riferiti all'attività legata esclusivamente all'immigrazione clandestina (esposti anche al successivo *Grafico B*).

È considerevole, nel quadriennio esaminato, l'incremento del fenomeno immigratorio, con il numero di persone soccorse vertiginosamente accresciutosi dal 2012 al dicembre scorso. Complessivamente si ha:

- **117.788** migranti soccorsi in mare;
- **198.765** miglia percorse dalle unità navali;
- **3.424** missioni in mare dei mezzi aeronavali;
- **530** mezzi con migranti a bordo soccorsi;
- **31** ore di volo per controllo degli sbarchi;
- **9.301** controlli del personale a terra.

Grafico B



Nel corso del 2015 i flussi migratori, diretti verso le coste italiane, hanno avuto origine principalmente dalla Libia e dall'Egitto e, con minore intensità, dalla Turchia, dalla Tunisia e dall'Algeria. Tutte le 674 emergenze verificatesi nell'anno sono state prontamente affrontate con il coordinamento dei necessari interventi operativi garantendo, così, il pieno perseguimento del *target* prefissato con un indice di efficacia uguale a 1 (conseguimento dell'obiettivo =100%).

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*) che, tra l'altro, ha gestito le numerose telefonate di emergenza effettuate al "Numero blu" 1530 selezionando automaticamente la Capitaneria di porto nella cui giurisdizione è ubicato il telefono fisso da cui proviene la chiamata o smistando rapidamente, tramite operatori, le richieste provenienti da rete mobile alle sale operative delle Capitanerie competenti per territorio.

Il Corpo delle Capitanerie, infine, partecipa in cooperazione ad altre Forze, al contrasto dell'immigrazione clandestina con la vigilanza delle frontiere esterne in ambito europeo, condotta dall'Agenzia Frontex con sede a Varsavia (*European Agency for the management of operational cooperation at the external borders of the member States of the European Union*). L'attività si sostanzia in pattugliamenti a carattere permanente svolti durante l'intero arco dell'anno ai quali si aggiungono delle operazioni specifiche

nelle zone di maggiore intensità dei flussi. Lo scorso anno si è svolta l'operazione "Triton 2015", dal 1° novembre al 31 dicembre, che ha visto la partecipazione di quattro unità d'altura (classe 300) ed un velivolo ad ala fissa della Guardia costiera italiana, per un totale di 6.300 ore di moto e 120 ore di volo, che hanno eseguito 1.068 interventi di soccorso.

Per completare il quadro riferito all'attività del soccorso in generale, si evidenziano questi ulteriori dati:

- **301** missioni aeronavali per trasporto di ammalati e/o traumatizzati;
- **268** missioni di unità navali per incendi boschivi lungo le coste;
- **20** missioni per evacuazione di persone, via mare, a seguito di calamità naturali.

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 i seguenti dati.

In materia di *safety* le ispezioni e le visite al naviglio nazionale ed ai loro documenti di bordo, sono state 28.090, in lieve aumento rispetto all'anno precedente (26.493) e superiori al *target* prefissato (23.800 ispezioni previste), con un indice di efficacia maggiore di 1. Sotto l'aspetto tipicamente amministrativo, gli atti certificativi rilasciati, su richiesta, in materia di sicurezza della navigazione risultano pari a 7.213 (7.364 nel 2014). A fronte delle 316.155 navi da traffico e di linea approdate nei porti italiani (368.312 nel 2014), sono stati eseguiti 73.919 interventi da parte del personale militare, finalizzati alla sicurezza del traffico mercantile (75.863 nel 2014). In proporzione, la percentuale di rapporto interventi/approdi registra, nel 2015, un incremento attestandosi intorno al 23%, contro il 20% dell'anno precedente.

Per quel che concerne l'attività di *Port State Control*, sono state ispezionate 1.359 navi straniere, delle complessive 5.998 approdate nei porti italiani e soggette a visita P.S.C. (navi a rischio). In particolare si è proceduto ad ispezionare 1.021 navi giunte con *Priority 1* e 338 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 1.055 e, pertanto, si è raggiunta una quota pari al 97%, con un indice di efficacia di 1,02. A seguito dei suddetti controlli sono stati emessi 93 provvedimenti di "fermo nave" (175 nel 2014) e 2 provvedimenti di "nave bandita" (1 nel 2014), ossia di nave interdetta all'attracco nei porti dei Paesi aderenti al M.o.U. (*Memorandum of Understanding*). Ciò, dimostra un maggior rispetto delle regole da parte delle compagnie di navigazione e, di conseguenza, un più alto indice di sicurezza nel trasporto marittimo.

Le prescrizioni in ordine alla sicurezza delle navi da minacce terroristiche, internazionalmente denominata *ship security*, hanno continuato a coinvolgere 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. I militari specializzati nel settore - in particolare P.S.C., Flag e sinistri marittimi, Security e MLC - sono stati 179 a fronte dei 162 previsti.

Nel 2015 sono stati approvati 169 piani di sicurezza nave (117 nel 2014) e sono stati rilasciati 182 certificati internazionali di *security* a navi nazionali che effettuano navigazione internazionale (132 nel 2014).

Anche la sicurezza dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto nei confronti di minacce terroristiche (internazionalmente denominata *port facilities security*) ha impegnato 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 38.188 controlli alle *port facilities* (36.788 nel 2014) che, in termini di efficacia, superano il target prefissato di 36.700 controlli.

Sempre in materia di *security* si registrano, dal punto di vista operativo, 3.614 missioni antiterrorismo (1.709 nel 2014) eseguite dalla componente navale della Guardia costiera, decisamente incrementate per le note vicende internazionali.

L'attività di **monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo** nell'anno in esame ha conseguito miglioramenti significativi grazie alle maggiori specifiche risorse intervenute che consentono di sviluppare i sofisticati sistemi gestiti ed utilizzati dal personale del Corpo appositamente specializzato.

Ai sensi del decreto-legge 196/2005 il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera è l'autorità competente a svolgere le attività di monitoraggio e controllo del traffico marittimo inteso come funzioni di raccolta e di scambio di informazioni finalizzate a:

- incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico predetto;
- migliorare la capacità di risposta nelle attività di ricerca e soccorso in mare;
- rendere più efficaci le attività di prevenzione e localizzazione degli inquinamenti delle acque;
- controllare incisivamente sulle attività di sfruttamento delle risorse ittiche.

Nella sala monitoraggio della Centrale Operativa sono allestite postazioni operative configurate per lo svolgimento delle attività di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo in grado di interagire con i seguenti sistemi che compongono la piattaforma **VTMIS** (*Vessel Traffic Management and Information System*):

- **ARES** (*Automazione Ricerca e Soccorso*)
- **LRIT** (*Long Range Identification and Tracking*)
- **AIS** (*Automatic Identification System*)
- **VTS** (*Vessel Traffic Service*)
- **VMS** (*Vessel Monitoring System*)
- **SafeSeaNet** (*SSN*)
- **CleanSeaNet** (*CSN*)
- **IMDATE** (*Integrated Maritime Data Environment*) (*fase sperimentale*)
- **NAVTEX** (*Navigational Text Warning*).

Nello specifico si registra una maggiore affidabilità dei dati forniti dai Comandi territoriali per quanto riguarda il sistema SSN, con soddisfazione espressa anche dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) durante l'ispezione effettuata nel dicembre scorso. Anche attraverso il sistema LRIT l'Italia primeggia quale fornitore dei dati delle unità mercantili nazionali sia all'Agenzia FRONTEX, per scopi correlati all'immigrazione, sia all'Agenzia MAOC-N, per il contrasto al traffico degli stupefacenti via mare.

I pertinenti programmi d'azione sono stati realizzati con il conseguimento del:

- previsto 99,8% di ore di disponibilità della rete AIS nazionale e del server SSN nazionale, per ogni trimestre ad eccezione del terzo (98%) a causa dell'indisponibilità, per circa 87 ore consecutive, dell'*Internet Service Provider* dovuta ad una avaria all'impianto di condizionamento della sala server;
- previsto 100% dei giorni di operatività dei Centri VTS in *full e limited operational capability*, per tutti i trimestri eccetto il primo (99%) a causa di una temporanea avaria *hardware* bloccante, al sistema VTS de La Maddalena.

L'annullamento forzato di tre corsi di formazione specialistica, per sopravvenute problematiche di carattere logistico, ha condizionato il numero dei militari da specializzare che, complessivamente, sono stati 162 anziché 205, come programmato.

Nell'esercizio finanziario 2015, figura, tra gli obiettivi operativi conferiti dal Sig. Ministro, quello concernente **la cooperazione ed il dialogo tra i Paesi del Mediterraneo e le organizzazioni internazionali**. 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. La rete, per la cui gestione tecnica il Comando generale e la suddetta Agenzia hanno sottoscritto, nel febbraio 2010, un apposito "*Service level agreement*", è stata inaugurata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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 2015, 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, sono stati pienamente conseguiti.

Al fine di assicurare le necessarie iniziative nei quattro contesti internazionali sotto riportati, si rappresenta che:

- l'esercitazione internazionale di soccorso ad aeromobile incidentato in mare, denominata "*Squalo 2015*", organizzata secondo l'accordo stipulato tra Italia, Spagna e Francia, si è svolta sotto il coordinamento della Direzione marittima di Olbia con l'intervento di mezzi e personale provenienti dai citati Paesi e con la partecipazione, quali osservatori, di rappresentanti di Croazia e Turchia;
- in attuazione delle procedure previste dal *Ramoge Pol 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 partecipazione ai lavori del Sottocomitato NCSR (*Navigation, Communications and Search and Rescue*) dell'I.M.O. ha visto esperti del Corpo intervenire ai vari gruppi di lavoro operanti sulle tematiche concernenti: la ricerca ed il soccorso in mare, i sistemi di comunicazione e di monitoraggio, gli schemi di separazione del traffico e rotte raccomandate, i sistemi di reportazione navale, la cartografia

elettronica e lo sviluppo della *I - NAVIGATION*. Il tutto per garantire, nel contesto internazionale, la salvaguardia della vita umana in mare;

- il previsto intervento di rappresentanti del Corpo ai lavori *SARMEDOCC* organizzati dalla Spagna per l'esame delle attività reali ed addestrative in materia SAR e l'impostazione delle possibili attività di cooperazione, invece, non ha avuto luogo per il non coinvolgimento di uomini e mezzi della Guardia costiera da parte del Paese organizzatore.

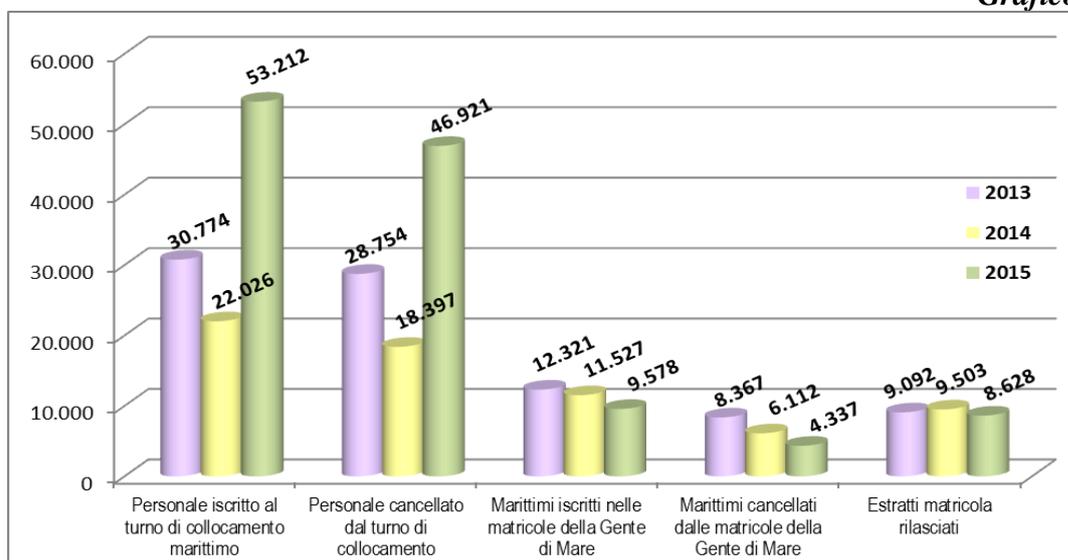
Con riferimento alla *gestione del settore concernente il personale marittimo*, si pone in rilievo che:

- sono state ultimate 9 procedure di riconoscimento, quale Centro di formazione per il personale marittimo, delle 16 richieste pervenute, superando, con il **56%**, il target previsto;
- si è proceduto, mediante ispezione, alle previste verifiche sull'attività svolta dai centri di formazione marittima autorizzati, ispezionando 54 dei 58 centri autorizzati (93%).

Per quel che concerne la revisione e l'attualizzazione delle procedure tecnico-amministrative finalizzate all'informatizzazione della gente di mare, l'obiettivo è da considerarsi raggiunto, con l'avvenuto *Upgrade*.

Riguardo alle suddette procedure di informatizzazione della gente di mare, si precisa che le stesse consentono una più agile gestione del settore di cui si illustrano, nel successivo *Grafico C*, alcuni dati dell'ultimo triennio. È apprezzabile la ripresa del comparto lavorativo, riguardo al personale marittimo collocato ed al crescente rapporto tra nuovi iscritti e marittimi cancellati

Grafico C



✓ *Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse*

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", al programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste".

L'obiettivo operativo **Polizia marittima a tutela del demanio marittimo e degli utenti del mare**, focalizza gli interventi posti in essere dai Comandi territoriali del Corpo delle capitanerie di porto per: contrastare, in via preventiva e repressiva, gli abusi sul demanio marittimo; assicurare il corretto svolgimento della navigazione da diporto; 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.

I dati di consuntivo dell'attività in parola, di seguito riportati, evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo prefissato (129.100 controlli):

- 133.911 controlli effettuati dal personale a terra (141.228 nel 2014);
- 8.452 missioni svolte dai mezzi navali (6.780 nel 2014);
- 1.275 notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (1.230 nel 2014);
- 426 sequestri penali eseguiti (400 nel 2014).

L'attività di controllo si è altresì estesa all'interno dei porti, allo scopo di vigilare sull'osservanza delle vigenti ordinanze concernenti la circolazione in tali delicatissimi ambiti territoriali e, relativamente agli scali interessati, per garantire un'adeguata cornice di sicurezza attorno alle unità militari o mercantili coinvolte nelle operazioni di trasbordo dei migranti. L'obiettivo prefissato è stato ampiamente raggiunto con complessivi 137.344 interventi ed un indice di efficacia pari a 1,17. Inoltre, guardando ancora alla sicurezza, ma degli impianti portuali, si annoverano:

- 58 piani di sicurezza degli impianti portuali approvati;
- 38 valutazioni di sicurezza sugli stessi effettuate;
- 36 revisioni periodiche delle valutazioni;
- 164 esercitazioni di sicurezza degli impianti;
- 130 controlli degli impianti portuali e dei piani di sicurezza dei porti.

Relativamente 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:

- 51.823 controlli effettuati in mare dalle motovedette (46.531 nel 2014), con 3.328 infrazioni rilevate (2.577 nel 2014);
- 66.186 controlli a terra eseguiti dal personale militare (65.932 nel 2014), con 2.425 infrazioni rilevate (1.955 nel 2014).

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 *99* notizie di reato all'Autorità giudiziaria ed eseguiti *30* sequestri penali e *94* sequestri amministrativi.

In materia di prevenzione, si è provveduto ad emanare/rivedere, 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 proseguito il progetto "Bollino blu". L'iniziativa ha pienamente risposto allo scopo di rendere più efficace la sorveglianza in mare, evitando duplicazioni nelle verifiche e razionalizzando anche i costi.

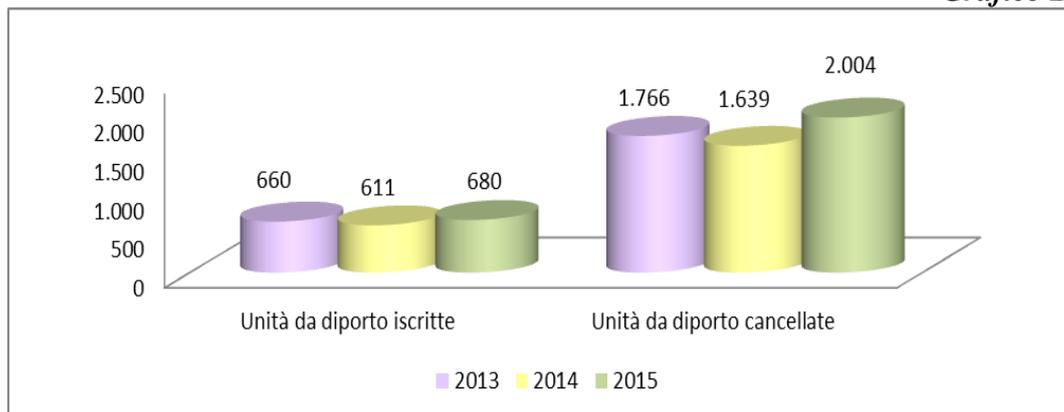
Alle unità controllate, infatti, una volta riscontrate l'idoneità delle dotazioni di bordo e la validità della certificazione sulla sicurezza, è rilasciato un attestato di verifica ed un adesivo (il bollino blu) che l'interessato applica, ben visibile, sulla propria imbarcazione.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno (*104.350* 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 non rispettano le norme e le ordinanze in materia. Il risultato raggiunto è di *118.009* controlli eseguiti. Restando in tema di navigazione da diporto si segnalano:

- come attività tecnico-operativa:
 - *1.760* unità da diporto soccorse/assistite (*1.735* nel 2014);
 - *4.580* diportisti soccorsi/assistiti (*4.431* nel 2014);
 - *173* sinistri che hanno coinvolto unità da diporto (*203* nel 2014).
- come attività amministrativa:
 - *33* navi iscritte negli appositi registri e *48* cancellate;
 - *647* unità iscritte nei R.I.D. (registri imbarcazioni da diporto) e *1.956* cancellate;
 - *12.391* patenti nautiche rilasciate;
 - *28.365* patenti convalidate;
 - *89* patenti revocate e *14* sospese.

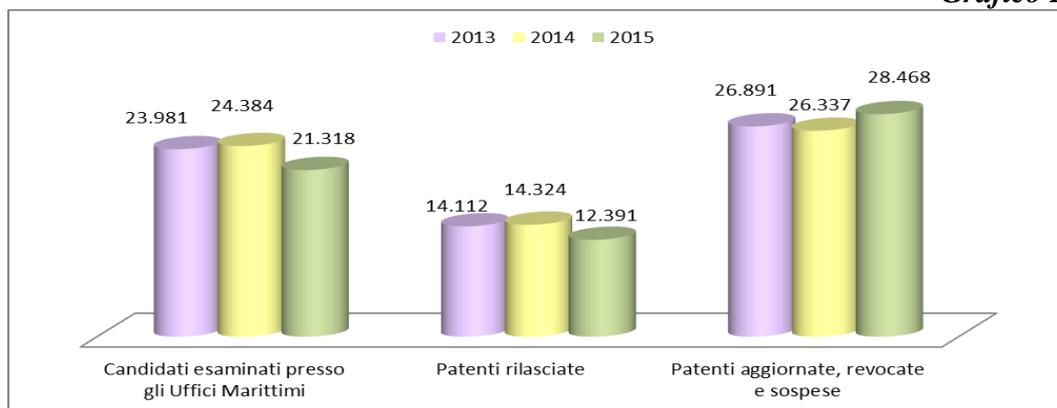
I **Grafici D** ed **E** che seguono riportano, rispettivamente, i dati delle unità da diporto (navi ed imbarcazioni) cancellate e iscritte negli appositi registri nel triennio 2013-2015 e quelli dei candidati esaminati per il conseguimento della patente nautica da diporto, con il numero delle patenti rilasciate per la prima volta ovvero aggiornate, revocate e sospese.

Grafico D



Appare interessante, al riguardo, il lieve incremento delle unità iscritte nei registri del naviglio da diporto ed il più sensibile numero delle cancellazioni effettuate. In diminuzione è anche il numero dei candidati che si sono presentati per sostenere gli esami di conseguimento della patente nautica da diporto; invariato, invece, risulta il rapporto percentuale tra candidati esaminati e patenti nautiche rilasciate che, nell'ultimo triennio, si attesta attorno al 59%.

Grafico E



Per ciò che concerne la tutela dei bagnanti, l'attività di vigilanza e controllo lungo le coste è stata assicurata in ragione delle risorse avute in corso di esercizio.

Si è preferito intensificare, soprattutto nei giorni di massimo afflusso, gli interventi delle motovedette negli specchi acquei più frequentati per la balneazione - al fine di vigilare meglio sul rispetto dei divieti di navigazione a motore in tali fasce di mare appositamente riservate - ridimensionando, piuttosto, i sopralluoghi sulle spiagge da parte di appositi nuclei di personale militare, anche in ragione delle sinergie nate dagli accordi con le altre Forze operanti a terra per evitare inutili sovrapposizioni.

L'obiettivo stabilito ad inizio anno, che fissava **103.450** controlli in mare e a terra, è stato superato con complessivi **109.358** controlli eseguiti (**137.289** nel 2014).

Altri elementi di consuntivo sono i seguenti:

- **62.145** sopralluoghi sulle spiagge (**97.394** nel 2014);
- **47.213** controlli in mare sull'osservanza delle ordinanze balneari (**39.895** nel 2014);

- **1.182** infrazioni rilevate (1.107 nel 2014).

La particolare attenzione verso la balneazione è comunque dimostrata dalla presenza del personale del Corpo nell'espletamento del consueto programma "Mare sicuro", giunto alla sua 25^a edizione.

Lanciato con conferenze stampa presso tutti i Compartimenti marittimi e attraverso la 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, ha visto impegnati circa 3.000 militari del Corpo in 310 presidi territoriali, oltre ai 300 mezzi navali dislocati lungo i quasi 8.000 chilometri di coste del Paese e sui laghi di Garda e Maggiore.

L'edizione 2015, nel binomio "sicurezza e legalità", rappresenta *un ulteriore salto di qualità* nei controlli e nella prevenzione: da una parte il soccorso tempestivo ed efficace a bagnanti, diportisti e subacquei in difficoltà; dall'altra la repressione delle attività illecite sul pubblico demanio a favore della legittima fruizione del mare e delle spiagge da parte dei cittadini.

Gli aspetti operativi dell'attività in questione, svoltasi dal 20 giugno al 15 settembre, hanno riguardato:

- **829** interventi di soccorso ad unità da diporto in avaria o in difficoltà (problemi al motore o alla timoneria, mancanza di carburante, collisione, incaglio, incendio e in avverse condizioni meteomarine);
- **329** interventi di soccorso ad altri mezzi nautici;
- **2.447** diportisti soccorsi/assistiti (ivi inclusi surfisti e conducenti di acquascooter);
- **569** bagnanti soccorsi/assistiti, ivi comprese persone in attività subacquea;
- **1.163** persone in altre attività, cui è stato prestato soccorso;
- **45.254** controlli svolti presso le strutture balneari;
- **8.793** illeciti rilevati.

Il tutto si è potuto realizzare grazie anche alle risorse incrementali ottenute nel corso dell'esercizio finanziario, che hanno consentito, unitamente alla notevole capacità di risposta e di presenza del personale organizzato in specifiche pattuglie, di fornire la necessaria attenzione ai numerosi villeggianti che periodicamente affollano le spiagge italiane.

In merito ai programmi d'azione concernenti la *Salvaguardia dell'ambiente marino, delle sue risorse e del patrimonio archeologico sommerso*, si premette che per l'anno 2015 le risorse finanziarie avevano, come nel 2014, una dotazione iniziale di appena 338mila euro. Grazie, però, ad apposite convenzioni con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, una buona parte dell'attività di mezzi aeronavali, terrestri e LAM (laboratori ambientali mobili) si è resa possibile con oneri a carico di quel Dicastero.

Iniziando dunque dalla *difesa ambientale*, l'attività si è concretizzata inizialmente in iniziative finalizzate alla prevenzione attraverso l'informazione. L'opera di sensibilizzazione ha riscosso notevole apprezzamento ed ha coinvolto i vari Enti gestori di aree marine protette, per fornire materiale divulgativo all'utenza nautica sulle norme che regolano la fruizione di tali delicatissimi ambienti. A ciò si è aggiunta l'attività di vigilanza lungo la fascia costiera e nei luoghi di particolare interesse (aree marine protette, riserve naturali, zone a protezione speciale e siti di interesse comunitario) con controlli di prevenzione, rilievi, analisi (in collaborazione con gli Organi preposti) ed interventi di carattere repressivo verso scariche abusive, sversamenti di navi o scarichi

in mare spesso legati ad abusivismi demaniali.

I laboratori del Corpo, in particolare, hanno eseguito 202 campionamenti nelle aree marine protette di Punta Campanella (NA), Isola Capo Rizzuto (KR), Torre Guaceto (BR), Portofino (GE), Regno di Nettuno (NA) e Isola di Tavolara (OT), eseguendo più di 4.500 analisi sullo stato delle acque. Inoltre, laddove non è possibile intervenire altrimenti, la componente subacquea del Corpo ha effettuato 46 missioni per ispezioni in immersione dei fondali di 25 aree marine protette, anche per monitorare lo stato di salute della flora e della fauna locale. Tali operazioni hanno impegnato i militari dei cinque Nuclei subacquei della Guardia costiera, per un totale di 78 giorni.

La componente navale, anche in attuazione delle convenzioni stipulate con le amministrazioni locali, ha eseguito in mare la seguente attività, con un impulso maggiore rispetto all'anno precedente:

- **22.845** missioni per vigilanza ecologica (19.758 nel 2014);
- **11.818** missioni per controlli antinquinamento (9.903 nel 2014);
- **4.549** missioni per il monitoraggio delle acque (3.805 nel 2014);
- **5.226** missioni per la vigilanza sulle riserve marine (5.185 nel 2014).

L'attività di volo della componente aerea, invece, ha potuto realizzare un incremento delle ore di volo, rispetto al 2014, di quasi 930 ore (+105%):

- **410** missioni per controlli antinquinamento, per 1.032 ore di volo;
- **273** missioni per la vigilanza sulle riserve marine, per 598 ore di volo;
- **39** missioni per il monitoraggio delle acque, per 117 ore di volo.

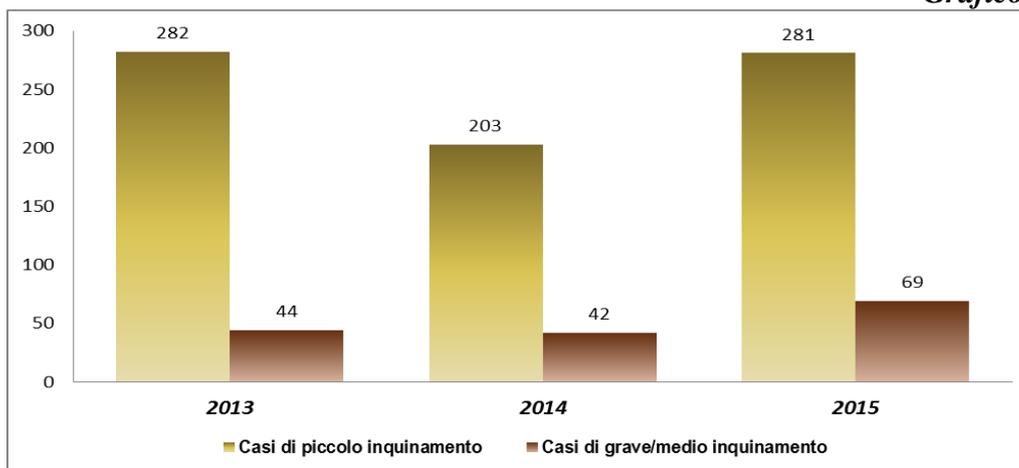
Le squadre di personale a terra, infine, hanno svolto 109.437 ispezioni antinquinamento (106.113 nel 2014) ed effettuato 5.077 interventi per la tutela del patrimonio archeologico.

I controlli complessivamente eseguiti (sia in mare che a terra, inclusa l'attività dei LAM) per la tutela ambientale sono stati 148.625, superando il *target* prefissato di 126.700, mentre le missioni aeronavali per la tutela delle aree marine protette e del patrimonio archeologico sommerso sono state 8.096 (*target* previsto 7.700).

Altri aspetti si rilevano dai seguenti dati, in parte anche esposti al successivo *Grafico F* con riferimento all'ultimo triennio:

- **69** casi di grave/medio inquinamento;
- **281** casi di piccoli inquinamenti;
- **316** notizie di reato inviate all'Autorità giudiziaria (375 nel 2014);
- **120** sequestri penali eseguiti (119 nel 2014);
- **798** interventi del personale del Corpo per disinquinamento (415 nel 2014)

Grafico F



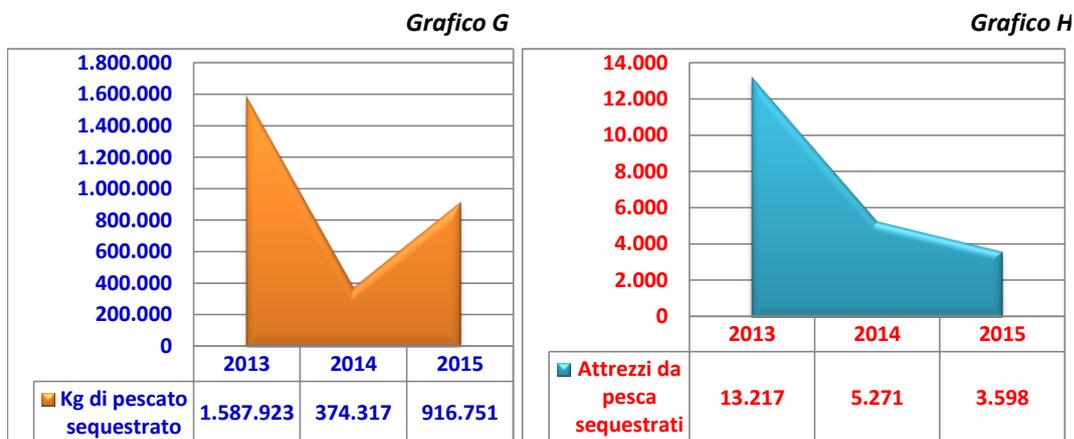
Per ciò che concerne *il patrimonio archeologico sommerso*, le missioni effettuate dalla componente navale per la salvaguardia dei beni in questione sono state 2.596, mentre i militari appartenenti ai Nuclei subacquei del Corpo hanno eseguito 5.077 interventi (3.873 nel 2014) che hanno condotto a 6 notizie di reato trasmesse all’Autorità giudiziaria (57 nel 2014), con 6 rinvenimenti di reperti storici (65 nel 2014).

I predetti Nuclei, istituiti presso cinque Capitanerie di porto, a copertura di tutto il litorale marittimo, sono composti da militari altamente specializzati nelle operazioni in immersione che riguardano, oltre le attività finora citate, pure i soccorsi legati ad eventi tragici come quello della Costa Concordia o gli affondamenti dei “barconi” durante le traversate dei migranti nel canale di Sicilia, ovvero, più in generale, gli interventi di protezione civile a seguito delle emergenze causate da alluvioni, smottamenti ecc..

In merito alla sorveglianza sullo sforzo di pesca e sulle attività economiche connesse, è istituito, presso la Centrale operativa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, il Centro di controllo nazionale della pesca (CCNP) che, nell’espletamento dei propri compiti, si avvale delle strutture periferiche presenti presso ciascuna delle 15 Direzioni marittime, denominate Centro di controllo area pesca (CCAP). Con l’entrata in vigore del nuovo regolamento “controlli” e delle disposizioni europee, oltre ai compiti di monitoraggio e contrasto alle attività illegali sull’intera filiera di pesca, il CCNP è stato individuato quale responsabile della tenuta del Registro nazionale delle infrazioni, dove confluiscono tutti gli illeciti commessi in materia di politica comune della pesca.

Nel 2015 gli interventi di vigilanza e controllo sull’attività di pesca, sia in mare che a terra, sono stati 157.329 (159.709 nel 2014). L’obiettivo prefissato di 140.800 controlli è stato, pertanto, ampiamente raggiunto. Nel dettaglio, i controlli eseguiti a terra, da squadre di personale appositamente formato, sono stati 131.730 (136.116 nel 2014) ed hanno interessato sia i punti di sbarco del pescato, sia i luoghi di vendita e consumo del prodotto stesso. I controlli effettuati in mare a bordo dei pescherecci sono stati, invece, 25.599 (23.593 nel 2014). Sono state svolte, altresì, mirate operazioni per la tutela di talune specie ittiche assoggettate a forme di contingentamento (come tonno rosso e delfini), nonché per il contrasto al fenomeno della pesca a strascico sotto costa, all’uso di reti da posta vietate ed alla pesca illegale praticata da pescatori dilettanti. I risultati dell’attività complessivamente svolta sono di seguito riportati e, per la parte riferita ai sequestri, valorizzati anche nei prossimi **Grafici G** ed **H**:

- **15.475** missioni eseguite dai mezzi aeronavali (11.708 nel 2014);
- **957** notizie di reato inviate all’Autorità giudiziaria (859 nel 2014);
- **5.064** illeciti amministrativi contestati (4.717 nel 2014);
- **9.168** quintali di prodotti ittici e **3.598** attrezzi da pesca sequestrati.



I dati di cui sopra includono anche l’attività della specifica iniziativa che si svolge ogni anno, nel mese di dicembre, su tutto il territorio nazionale, a tutela dei consumatori e degli addetti al settore che operano nella legalità. Nel 2015 è stata denominata **“Tallone d’Achille”** e nel corso degli 11.853 controlli effettuati, sono state accertate 1.267 violazioni (1.076 amministrative e 191 penali) e sequestrate più di 245 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 circa 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 (2.018), in strada (1.064) e presso i punti di sbarco (5.135), sono stati ispezionati 3 aeroporti, 523 mercati ittici, 335 grossisti, 530 grandi distributori, 860 ristoranti e 1.385 pescherie.

Per quanto riguarda le attività amministrative svolte dagli uffici territoriali in materia di pesca marittima, si ritengono degne di evidenziazione le seguenti:

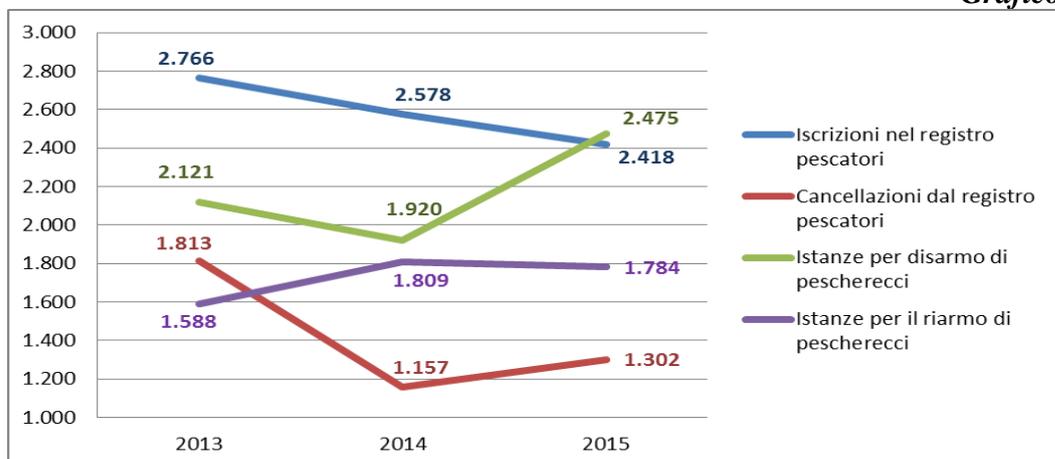
- **4.230** autorizzazioni per pesca rilasciate;
- **1.796** certificati di iscrizione nel registro delle imprese di pesca rilasciati;
- **467** cancellazioni dal suddetto registro effettuate;
- **44** trasferimenti di imprese di pesca registrati;
- **493** ordinanze per gare di pesca emanate;
- **5.157** pratiche di fermo pesca trattate.

I seguenti due aspetti fondamentali emergono, infine, dai dati illustrati nel prossimo **Grafico L**:

- diminuiscono, rispetto al passato, le richieste di iscrizione nel registro dei pescatori mentre tornano ad aumentare quelle per la cancellazione. Per cui continua il *trend*

- negativo di pescatori iscritti nello specifico registro che abilita alla professione;
- aumenta sensibilmente il numero delle richieste per porre in disarmo i pescherecci e, contestualmente, diminuisce il numero di richieste di riarmo presentate, ossia di rientro in esercizio. Ciò, determina, di fatto, una sempre più ridotta consistenza dei pescherecci in attività.

Grafico L



Priorità politica 2 – “Sviluppo delle infrastrutture” (Area strategica 2)

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistiche*”, al programma 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*” ed al programma 14.11 “*Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali*”.

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

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistiche*”, al programma 14.5 “*Sistemi idrici, idraulici ed elettrici*”.

- ✓ ***Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistiche*”, al programma 14.10 “*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*” e nell'ambito della missione 19 “*Casa e assetto urbanistico*”, al programma 19.2 “*Politiche abitative, urbane e territoriali*”

La tematica ***della prosecuzione e del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali, ferroviarie ed idriche*** ha riguardato 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 sulle 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.

E' stato effettuato il monitoraggio dell'andamento fisico e finanziario dei più importanti interventi su nodi, stazioni, tratti di rete ferroviaria e stradale, acquedotti e tratti della rete idrica e fognaria. Il monitoraggio ha anche interessato la realizzazione del "*tunnel di base del Brennero*", il cui programma di svolgimento dei lavori ha riguardato, nel corso del 2015, il completamento dei lavori di esecuzione del "*cunicolo esplorativo Periadriatica e le opere propedeutiche in ambito Mules*".

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.

Relativamente alle **reti stradali**, ivi comprese le tratte autostradali, i cronoprogrammi delle opere monitorate mostrano, per gli interventi relativi al primo programma ponti, viadotti e gallerie, che sette dei dieci interventi monitorati sono stati ultimati ed i restanti tre registrano dei lievi ritardi, dovuti, principalmente, a problematiche di carattere contrattuale e ad imprevisti sorti nel corso dell'esecuzione dei lavori; riguardo, invece, alle opere affidate agli Enti pubblici, si riscontrano numerose criticità e la produzione globale è sostanzialmente al di sotto delle previsioni; per ultimo, in relazione ai dieci interventi sulla rete autostradale, si rileva che in cinque casi la produzione totale conseguita è stata superiore a quella prevista, in tre casi l'avanzamento è stato leggermente inferiore ed in due gli interventi non sono stati avviati.

Per quanto riguarda la **realizzazione del tunnel di base del Brennero**, come da previsioni, nel corso del 2015, sono stati ultimati i lavori relativi al Cunicolo esplorativo Periadriatica ed opere propedeutiche in ambito Mules e la progettazione esecutiva delle opere principali del sottoattraversamento Isarco, mentre risultano ancora in corso gli altri due interventi.

Per gli interventi sulla **rete idrica**, i risultati del monitoraggio hanno evidenziato che la produzione globale è risultata pari all'85% circa rispetto alla produzione prevista ad inizio anno, in particolare in tre casi i lavori sono stati completati, mentre per la maggior parte delle altre opere monitorate, si sono registrati diffusi ritardi.

✓ ***Rilancio degli interventi di edilizia pubblica ed impulso nell'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana***

Tale obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 14 "*Infrastrutture pubbliche e logistica*", al programma 14.10 "*Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità*" ed al programma 19.02 "*Politiche abitative, urbane e territoriali*".

Per **rilanciare gli interventi di edilizia pubblica e dare impulso all'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana** il Ministero si è impegnato nel corso del 2015 a proseguire l'attuazione dei programmi finalizzati alla riqualificazione delle città denominati "6000 Campanili", "Piano città" e "Piano nazionale di edilizia abitativa". Nell'ambito dello stesso obiettivo, oltre alla prosecuzione delle attività connesse all'istituzione dell'anagrafe delle opere pubbliche incompiute, è stato avviato il monitoraggio sugli esiti delle iniziative a sostegno del disagio abitativo, attuate attraverso il cosiddetto programma sulla morosità incolpevole.

Il primo **Programma "6000 Campanili"**, previsto dall'art. 18, comma 9 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, cosiddetto "Decreto del fare", ha riguardato interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, ovvero di realizzazione e manutenzione di reti viarie o telematiche nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio. Si tratta di interventi di piccole e medie dimensioni disseminati sul territorio che si rivolgono nella maggior parte dei casi ai piccoli Comuni, finora spesso esclusi nella programmazione delle grandi opere infrastrutturali, che rappresentano un importante patrimonio storico, artistico e culturale del territorio nazionale.

L'art. 3, commi 2 e 3, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, cosiddetto decreto "sblocca Italia", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ha previsto sia il rifinanziamento per 100 milioni di euro del primo programma, dando luogo al secondo programma "6000 Campanili" tramite lo scorrimento della graduatoria già disponibile, sia l'avvio di un altro programma, poi denominato "*Nuovi progetti di interventi*", per un importo di ulteriori 100 milioni di euro, che privilegia gli interventi di tipo manutentivo e di salvaguardia del territorio, nell'ottica di una graduale riduzione del consumo di suolo a favore del recupero del patrimonio edilizio pubblico esistente.

Quanto allo stato di avanzamento, per tutti i 174 interventi del primo programma:

- nel 2014 è stata sottoscritta la stipula dei disciplinari regolanti i rapporti tra l'Amministrazione ed i Comuni, finalizzata all'assegnazione dei finanziamenti ed al monitoraggio relativo al regolare sviluppo del programma;
- sempre nel 2014, i Comuni hanno pubblicato il bando di gara o avviato la procedura di affidamento prescelta;
- nel 2015 è stata completata la consegna dei lavori;
- sempre nel corso del 2015 sono stati regolarmente erogati i finanziamenti da parte del Ministero, per un importo complessivo di circa 105 milioni di euro, secondo le modalità previste nei disciplinari.

Si prevede che tutti gli interventi giungano a conclusione entro il 2016 e che entro lo stesso termine sarà possibile erogare tutte le risorse.

Per i 119 interventi del secondo programma sono stati firmati ed approvati i disciplinari ed è stato assunto il relativo impegno di spesa. Si è proceduto, quindi, nel corso del 2015, all'erogazione delle anticipazioni per quei Comuni che avevano provveduto all'aggiudicazione dei lavori entro i termini previsti.

Il "**Piano città**", previsto dall'art. 12 del decreto-legge n. 83/2012, convertito dalla legge n. 134/2012, ha previsto la predisposizione di un Piano dedicato alla

riqualificazione delle aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. La Cabina di regia del Piano, appositamente istituita, ha selezionato tra le 457 proposte di intervento urbanistico ed edilizio, presentate dalle amministrazioni comunali, 28 interventi, scelti per il cofinanziamento nazionale. Nel corso del 2015 è proseguito il monitoraggio dell'avanzamento delle attività di realizzazione degli interventi ammessi a finanziamento nell'ambito del Piano, secondo le modalità stabilite dalle convenzioni con i Comuni selezionati; le richieste di contributo avanzate dagli Enti locali, ove in accordo a quanto definito dalle convenzioni, hanno dato luogo alla regolare erogazione dei relativi finanziamenti.

Il ***Piano nazionale di edilizia abitativa*** si configura come uno degli strumenti finalizzati a sviluppare una adeguata offerta di alloggi sociali in grado di dare risposta alla situazione di disagio abitativo riscontrabile nel Paese, da attivare con il cofinanziamento degli Enti locali (Regioni, Comuni, ex IACP) a seguito di specifici accordi di programma.

Una delle linee di azione del Piano, oggetto di specifico obiettivo per il 2015, è quella individuata dall'articolo 1, comma 1, lettera f), dello stesso Piano nazionale di cui al D.P.C.M. 16 luglio 2009, che prevede il finanziamento degli interventi caratterizzati da immediata fattibilità, di competenza dei Comuni o degli ex IACP comunque denominati, ed ubicati nelle zone ove la domanda di alloggi sociali risultante dalle graduatorie è più alta.

A tale finalità è stato destinato l'importo di 200 milioni di euro in gran parte per il recupero o la nuova costruzione di circa 5000 alloggi.

L'esito del monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi finanziati ha messo in evidenza che, per quanto concerne gli aspetti contabili, è stata impegnata l'intera dotazione di 200 milioni di euro e, alla data del 31 dicembre 2015, è stato erogato alle Regioni, sulla base degli stati di avanzamento dei programmi dichiarati dai singoli responsabili regionali, un ammontare complessivo di circa 157 milioni di euro, corrispondente al 78,57% dei finanziamenti assegnati.

Con l'***istituzione dell'elenco - anagrafe delle opere pubbliche incompiute***, il Ministero si è posto l'obiettivo di elaborare uno strumento conoscitivo delle opere incompiute, al fine di individuare le soluzioni per avviarne il completamento oppure il riutilizzo, anche con diversa destinazione rispetto a quella originariamente prevista. Nel corso del 2015 è proseguita l'attività di sensibilizzazione, assistenza e supporto ai soggetti interessati su tutto il territorio nazionale. Sulla base dei dati forniti dalle stazioni appaltanti, dagli enti aggiudicatori e dagli altri soggetti aggiudicatori di cui all'art. 3 del decreto legislativo n.163/2006, sono state aggiornate le graduatorie delle opere pubbliche incompiute, ordinate per priorità, grado di realizzazione e possibile riutilizzo, secondo i criteri fissati dal decreto ministeriale n. 42 del 2013. Il 30 giugno 2015 è stato pubblicato sul sito istituzionale l'elenco aggiornato per complessive 868 opere pubbliche incompiute, registrando un incremento pari a circa il 26% rispetto al 2014. Dal confronto dei dati relativi all'anno 2014, per alcune Regioni si registra una lieve diminuzione del numero delle opere incompiute, mentre per altre si osserva un cospicuo incremento di detto numero, in gran parte conseguente all'azione di sensibilizzazione operata dal Ministero nei confronti delle stazioni appaltanti finalizzata all'alimentazione della banca dati. Tutti i dati forniti dai soggetti interessati sono confluiti nel Sistema Informatico di Monitoraggio delle Opere incompiute (SIMOI), reso operativo nella pagina web www.serviziocontrattipubblici.it e consultabile dal sito istituzionale del Ministero.

Accanto alla suddetta operazione ricognitiva l'Amministrazione ha, inoltre, sviluppato alcune ipotesi normative, in fase di valutazione, che prevedono specifiche azioni finalizzate alla promozione del completamento delle opere pubbliche incompiute inserite ovvero alla loro definitiva dismissione. Si tratta di misure volte, da una parte, a contrastare il fenomeno e, dall'altra, ad individuare le cause ostative all'ultimazione delle opere stesse nonché alla definizione degli strumenti più idonei per favorirne il completamento e la fruibilità, incentivando, per quanto possibile, anche il coinvolgimento ed il finanziamento da parte di soggetti pubblici e privati interessati alla gestione delle opere una volta completate.

Il Fondo per la cosiddetta "*morosità incolpevole*" rappresenta uno strumento di sostegno al reddito per le categorie sociali più deboli consentendo l'erogazione di contributi a favore di inquilini che per intervenuta perdita o riduzione del reddito non riescono più a corrispondere il canone di locazione. Si tratta, in sostanza, di uno strumento a forte valenza sociale, da intendere come ammortizzatore che facilita il pagamento dei canoni di locazione, riducendo, al contempo, il fenomeno della morosità.

Il comma 5, dell'articolo 6, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, istitutivo del predetto Fondo, ha disposto che la disponibilità annuale venga ripartita tra le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti Stato-Regioni e che, in sede di primo riparto, vengano stabiliti i criteri e le priorità da rispettare nei provvedimenti comunali che definiscono le condizioni di morosità incolpevole che consentono l'accesso ai contributi.

Il medesimo comma 5 ha poi stabilito che le risorse del Fondo siano assegnate prioritariamente alle Regioni che abbiano emanato norme per la riduzione del disagio abitativo, che prevedano percorsi di accompagnamento sociale per i soggetti sottoposti a sfratto, anche attraverso organismi comunali e che, a tal fine, le Prefetture-Uffici territoriali del Governo adottino misure di graduazione programmata dell'intervento della forza pubblica nell'esecuzione dei provvedimenti di sfratto.

Conseguentemente, è stato stabilito che il 70% delle risorse disponibili venisse ripartito tra tutte le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano, mentre il restante 30% venisse ripartito esclusivamente tra le Regioni che avevano emanato norme per la riduzione del disagio abitativo, prevedendo percorsi di accompagnamento sociale.

Il Ministero svolge essenzialmente, nell'ambito delle competenze attribuite nell'attuale assetto istituzionale, il compito di ripartire alle Regioni la dotazione annuale dei fondi, ferma restando l'individuazione dei requisiti per l'accesso ai contributi, ed il successivo monitoraggio sulla loro utilizzazione. Obiettivo del monitoraggio è accertare, tra l'altro, la correttezza dell'azione amministrativa avviata dalle Regioni e dagli Enti locali.

Il monitoraggio al 30 novembre 2015 rappresenta che su un totale di 82,2 milioni di euro disponibili (di cui 68,5 statali), le risorse assegnate dalle Regioni ai Comuni si attestano a 43,77 milioni, mentre quelle effettivamente trasferite sono complessivamente pari a 30,55 (annualità 2014 e 2015). Il numero dei beneficiari di contributi assegnati a livello nazionale è pari a 2.069.

**Priorità politica 3 – “Incremento di efficienza del sistema dei trasporti”
(Area strategica 3)**

Obiettivi strategici correlati:

✓ **Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane**

Tale obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità”, al programma 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”, per gli interventi prioritari in materia di metropolitane.

Quanto al **rilancio degli interventi nel settore delle metropolitane**, l’obiettivo ha riguardato l’attività di vigilanza ed impulso alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa.

E’ 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. La garanzia del cofinanziamento da parte dell’Ente locale beneficiario del contributo, prevista da specifici impegni assunti formalmente, è assicurata dal fatto che l’erogazione per il pagamento dei singoli stati di avanzamento lavori grava in parte sulle risorse statali e in parte sul cofinanziamento dell’Ente locale con una percentuale di contribuzione pari a quella riconosciuta per l’intervento nella sua globalità.

L’erogazione dei finanziamenti statali viene sospesa nel momento in cui si accerta che gli interventi eseguiti non abbiano rispondenza con quelli ammessi a contributo. In tale ultimo caso, qualora la variante comporti un aumento dei costi dell’intervento, l’erogazione può riprendere solo se l’Ente beneficiario garantisce il necessario cofinanziamento.

In particolare, nell’anno 2015, è stato effettuato il monitoraggio dell’andamento fisico e finanziario di dieci rilevanti interventi finanziati sia con le risorse della legge n. 211/92 che con le risorse dei fondi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate). 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.

Gli interventi relativi alla linea tranviaria di Venezia, alla Metropolitana M5 di Milano e alle Ferrovie del Sud-Est si sono conclusi con l’apertura al pubblico esercizio; si è altresì aperto all’esercizio il sistema tranviario di Palermo benché dal monitoraggio non risulti ancora un avanzamento del 100% per alcune opere accessorie al sistema ancora in corso; inoltre ha raggiunto un avanzamento del 100% anche la tratta Borgo-Nesima della Ferrovia Circumetnea.

Per quanto concerne il sistema filoviario di Roma si può constatare un raggiungimento della produzione leggermente inferiore a quella stimata per l’anno 2015; delle due tratte del sistema filoviario Eur-Tor de Cenci ed Eur-Tor Pagnotta solo la seconda risulta in corso d’opera (e peraltro quasi completata), mentre l’altra, pur essendo appaltata, presenta un avanzamento nullo dei lavori, per una serie di problematiche nell’attuazione.

Per alcuni degli interventi, di seguito elencati, sono state riscontrate delle criticità che hanno provocato una produzione sensibilmente inferiore a quella stimata.

- Comune di Verona: Rete filoviaria urbana

- Comune di Milano: Metropolitana linea M4 tratta San Cristoforo-Linate
- Comune di Palermo: Metroferrovia Giachery-Lolli
- Ferrovia Circumetnea: Metropolitana Galatea-Giovanni XXIII

✓ ***Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche***

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 *“Diritto alla mobilità”*, al programma 13.9 *“Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”* ed è diretto al rafforzamento dell'attività di vigilanza del Ministero sulle Autorità portuali. Tale finalità è perseguita attraverso una serie di ispezioni mirate e straordinarie, intese ad esaminare *in loco* specifiche problematiche di taluni porti, anche allo scopo di prepararli all'avvento del nuovo ordinamento di settore scaturente dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e di garantire, nelle more, una maggiore omogeneità nella regolazione di diverse attività di competenza. Scopo dell'attività ispettiva svolta è stato, quindi, principalmente, di individuare ed analizzare talune specifiche criticità degli scali marittimi nazionali oggetto di ispezione e, prospettando idonee soluzioni al riguardo, di stimolare il miglioramento della *performance* di tali Enti.

Il riferimento-chiave per rendere proficue le attività ispettive straordinarie in argomento è stato rappresentato dalle priorità strategiche del nuovo Piano e dalle azioni da esso previste per consentire all'intera portualità nazionale di essere protagonista di una svolta forte e decisa in direzione del carattere sistematico dell'offerta portuale del nostro Paese, in modo da mettere le realtà italiane in condizione di attivare interventi idonei a superare le “strette” e lungaggini burocratiche che sono state individuate nelle linee d'azione del Piano quali elementi di criticità del sistema portuale italiano e che l'Amministrazione intende superare.

Gli approfondimenti effettuati congiuntamente con i vertici delle singole Autorità portuali hanno compreso anche contatti con i dirigenti delle stesse, incontri con i terminalisti e con gli altri operatori dei porti esaminati, visione diretta delle attività impiantistiche, disamina dell'assetto del lavoro portuale dopo 20 anni dalla legge di riforma del 1994, verifiche sullo stato dell'arte dei dragaggi e sull'allocazione delle attività produttive ed imprenditoriali, nonché sulla qualità dell'attività di regolazione e sui processi di ottimizzazione dei collegamenti con la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale, al fine di raccogliere dati utili per l'attuazione della strategia delineata dal Ministero e riferire opportunamente al Ministro per affinare l'approccio strategico della riforma *in fieri* e, conseguentemente, consentire al Paese di cogliere appieno la vasta gamma di opportunità di crescita e sviluppo ad essa strettamente correlati, contrastando la perdita di competitività che l'Italia sta subendo, come dimostrato dal differenziale di crescita tra i porti del Mediterraneo a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell'area.

Le varie tematiche trattate hanno permesso al Ministero di arricchire con esperienze e casi concreti il già ragguardevole bagaglio di conoscenze necessarie al “salto di qualità” che si intende imprimere ai porti nazionali, nell'ottica anche dello sviluppo dell'intermodalità e del trasporto sostenibile, con l'obiettivo, pertanto, di agevolare e promuovere forme di riorganizzazione degli assetti strutturali, infrastrutturali ed

economici dei porti, volte al rafforzamento del ruolo della portualità all'interno del sistema logistico locale e di quello complessivo del Paese.

L'attività svolta al riguardo trova altresì un raccordo con le altre azioni che il Ministero sta mettendo in campo per la logistica e la portualità al fine di potenziare le capacità competitive dei porti italiani rispetto ad alcuni temi di scottante attualità come il gigantismo navale, i dragaggi, la necessità di attrazione di investimenti e di grandi *partnership* industriali, l'aumento della concorrenza in Nord Europa, Nord Africa, area Baltica ed Estremo Oriente e, da ultimo, non potrà che essere di ausilio al Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che sarà istituito presso il Ministero e che avrà il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le priorità di sviluppo del sistema portuale nazionale, la coerenza delle pianificazioni e programmazioni delle singole Autorità con tali priorità, le più opportune attività promozionali del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali.

✓ *Miglioramento dei servizi di trasporto*

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 "*Diritto alla mobilità*", al programma 13.4 "*Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo*", al programma 13.5 "*Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario*" e al programma 13.6 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*".

L'attività di *monitoraggio sulla regolarità del servizio aereo* è stata attuata attraverso il monitoraggio dei voli di collegamento da e per la Sicilia e le sue isole minori effettuata dal vettore Alitalia CAI, aggiudicatario della gara europea bandita per l'assegnazione in esclusiva dei collegamenti:

- Pantelleria – Trapani;
- Pantelleria – Palermo;
- Lampedusa – Palermo;
- Lampedusa – Catania.

I predetti collegamenti sono stati sottoposti ad oneri di servizio pubblico dal decreto ministeriale 15 gennaio 2014, n. 5.

Le frequenze minime per le rotte sopraindicate hanno previsto:

- Pantelleria – Trapani: 2 voli al giorno in andata e 2 voli in ritorno per tutto l'anno;
- Pantelleria – Palermo: 2 voli al giorno in andata e 2 voli in ritorno per tutto l'anno; 1 ulteriore volo giornaliero in andata e ritorno, da effettuarsi nei giorni di venerdì, sabato e domenica nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre;
- Lampedusa – Palermo: 2 voli al giorno in andata e 2 voli in ritorno per tutto l'anno, 1 ulteriore volo giornaliero in andata e in ritorno nel periodo dal 1° maggio al 30 giugno e dal 1° ottobre al 31 ottobre; 2 ulteriori voli giornalieri in andata e 2 voli in ritorno nel periodo dal 1° luglio al 30 settembre;
- Lampedusa – Catania: 1 volo in andata e in ritorno nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì nel periodo dal 1° ottobre al 31 maggio; 1 volo giornaliero in andata e in ritorno, da operarsi dal 1° giugno al 30 settembre.

Si è provveduto, relativamente ai quattro trimestri 2015, alla raccolta ed alla elaborazione dei dati pervenuti dall'ENAC e quindi alla verifica (attraverso apposite

schede sia analitiche mensili che di sintesi trimestrali) della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate dal vettore Alitalia CAI, operante le rotte in questione, ed il numero di frequenze minime previste dal decreto ministeriale 15 gennaio 2014, n. 5.

Dall'elaborazione dei dati suddetti, si evince che il vettore non ha rispettato l'operativo dei voli previsti; lo scostamento, infatti, si concretizza in una percentuale di voli non effettuati pari al 2,35%.

In ragione di quanto sopra, è stato interessato l'ENAC per l'accertamento delle responsabilità del vettore, al fine di applicare le previste penali.

Un'importante 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 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 decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281, ed è 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 riparto alle Regioni dell'acconto pari al 60% del Fondo di 5 miliardi di euro, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1° marzo 2013.

L'acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle Regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle Regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato D.P.C.M..

L'attività istruttoria ha dovuto tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le Regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, ed ha posto particolare attenzione:

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le Regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le Regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;
- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna Regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di

”penalità” più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli Enti regionali deve consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16 bis, comma 3.

Il raggiungimento degli obiettivi è verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l’obiettivo relativo ad un’offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l’obiettivo di conseguire “la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata”, l’indicatore è l’incremento annuale del “*load factor*” (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle Regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall’incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l’indicatore del *load factor*;
- per l’obiettivo relativo al “progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi”, l’indicatore è l’incremento, su base annua, rispetto all’anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all’infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l’incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell’art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell’ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla regione (nell’ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l’obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l’indicatore è il mantenimento o l’incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn-over per le figure professionali non necessarie a garantire l’erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. L’indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il Paese sta attraversando;
- per l’obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l’indicatore è la trasmissione costante e periodica all’Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola Regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del "Fondo" ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti. Nel corso del 2015, l'attività istruttoria da parte dei competenti uffici del Ministero si è svolta senza particolari criticità e sono stati erogati tutti i finanziamenti relativi ad istanze regolarmente pervenute.

Con riferimento al *settore ferroviario*, i risultati delle attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni.

Priorità politica 4 "Impegni riformatori e ammodernamento del Ministero" (Area strategica 4)

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ ***Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità.***

L'obiettivo strategico è trasversale a tutti i Centri di responsabilità amministrativa ed è articolato in più obiettivi operativi riguardanti *l'attuazione delle iniziative previste nel Programma triennale per la trasparenza e l'integrità, l'attuazione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la raccolta ed inserimento dei dati nel sistema di controllo di gestione.*

Il primo obiettivo operativo ha richiamato i centri di responsabilità amministrativa e le strutture ad essi afferenti alla piena attuazione delle iniziative previste nel **Programma triennale per la trasparenza e l'integrità**, attraverso la realizzazione di 4 fasi distinte:

1. adempimento degli obblighi di pubblicazione previsti dal Programma attraverso la trasmissione dei dati per il caricamento e la messa in linea nel sito istituzionale;
2. condivisione con gli *stakeholder* della fase di programmazione strategica;
3. trasmissione dei dati di monitoraggio degli standard di qualità, già definiti;
4. completamento degli standard di qualità.

In tal modo, le iniziative del Programma assurgono ad elemento di valutazione della *performance* dei responsabili di vertice dell'amministrazione, cui la Direttiva annuale è direttamente rivolta, nonché dei dirigenti che da essi dipendono ed ai quali, con proprie direttive, i dirigenti di vertice assegnano i medesimi obiettivi.

Con il secondo obiettivo operativo, correlato all'attuazione del **Piano triennale per la prevenzione della corruzione**, ciascun centro di responsabilità amministrativa ha trasmesso al Responsabile per la prevenzione della corruzione e all'OIV i provvedimenti contenenti le misure adottate per evitare episodi corruttivi nelle aree di competenza a

maggior rischio ed allo stesso tempo ha necessariamente coinvolto su tale attività anche le strutture coordinate, assegnando obiettivi specifici. Tra l'altro, con decreto ministeriale 6 novembre 2015, n. 367, è stato adottato il *Piano triennale per la prevenzione della corruzione 2015-2017* (pubblicato sul sito istituzionale), con l'identificazione delle strategie e delle misure finalizzate alla prevenzione della corruzione.

Infine con il terzo obiettivo operativo, si è inteso promuovere e valorizzare il **sistema di controllo di gestione** del Ministero. La sua alimentazione ed utilizzazione assumono carattere strategico oltre che nei processi di pianificazione economica e finanziaria, per soddisfare le esigenze in tema di trasparenza dell'attività amministrativa e di verifica dell'uso delle risorse pubbliche e di misurazione della prestazione dei servizi erogati. Inoltre l'archivio dei dati, reso disponibile dal sistema di controllo di gestione, è un utile strumento per il monitoraggio degli obiettivi di *performance* organizzativa definiti nel Piano della Performance, per ciascuna unità organizzativa di livello dirigenziale non generale dell'amministrazione.

✓ *Standardizzazione delle procedure e riorganizzazione dei processi*

L'obiettivo risulta collegato al programma 7.7 "*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*" – missione 7 "*Ordine pubblico e sicurezza*".

L'obiettivo **Rilascio immediato dei certificati di sicurezza al naviglio mercantile e da pesca di bandiera nazionale** è stato individuato con la partecipazione attiva degli *stakeholder* nella fase di programmazione prevista dal ciclo della *performance*. Esso nasce dall'esigenza di assicurare, all'utenza di settore, che tutti i 55 Uffici marittimi preposti al rilascio dei certificati in parola effettuino le connesse ispezioni ed il rilascio del documento in forma rispettivamente standardizzata ed immediata. I due programmi d'azione sono stati conseguiti al 100%; pertanto, i 55 Comandi territoriali operano tutti secondo gli standard prestabiliti ed i 9.307 certificati predisposti sono stati tutti immediatamente rilasciati al termine delle ispezioni.

L'obiettivo **Attivazione del PMIS presso i porti sede di Autorità portuale** nasce dall'esigenza di individuare obiettivi strategici da far coincidere con attività di ricaduta sociale. Nello specifico, l'obiettivo prevedeva l'attivazione presso 33 porti nazionali del sistema PMIS (Port Management Information System) che consente di eliminare la forma cartacea delle procedure amministrative applicate al trasporto marittimo, attraverso la reingegnerizzazione dei processi.

L'obiettivo è stato raggiunto al 91%, poiché alcune problematiche di carattere tecnico-contrattuale non hanno consentito la tempestiva attivazione del sistema in alcuni dei 33 porti previsti, posticipandone la realizzazione entro il primo semestre del corrente anno.

3.3 Obiettivi e piani operativi

Sulla base della documentazione acquisita alla data di redazione della presente Relazione, emerge che gli obiettivi delle strutture organizzative di secondo livello,

anch'essi contenuti nel Piano della performance 2015-2017, sono stati pienamente raggiunti nella quasi totalità dei casi.

Il predetto Piano è consultabile al link

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3724>

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.

Sul raggiungimento dei predetti obiettivi (v. paragrafo 3.2.) è fondata la misurazione della *performance* organizzativa, nonché, previa assegnazione del punteggio attribuito per i comportamenti organizzativi dimostrati, la valutazione della *performance* individuale.

4. RISORSE, EFFICIENZA ED ECONOMICITA'.

Il confronto dei dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2015 con quelli dell'esercizio finanziario 2014, nel confermare sostanzialmente gli importi complessivi, evidenzia che:

- la missione "L'Italia in Europa e nel mondo", registra una notevole diminuzione: infatti al decremento già subito tra il 2013 ed il 2014 di circa il 99%, si aggiunge un ulteriore taglio dell'importo stanziato nel 2015, che corrisponde a circa il 51% dell'importo stanziato nel 2014;
- la missione "Ordine pubblico e sicurezza" registra un lieve aumento, di circa l'1,39 %;
- la missione "Diritto alla mobilità", registra un aumento che porta la cifra stanziata da 7.494.812 a 8.183.266 €, con un incremento pari al 9%;
- la missione "Infrastrutture pubbliche e logistica" rispetto all'anno precedente registra un decremento di circa il 13% ;
- la missione "Ricerca e innovazione", registra un taglio di 230 mila euro, corrispondente ad un decremento rispetto all'anno precedente di circa il 5%;
- la missione "Casa e assetto urbanistico", registra un notevole aumento dello stanziamento, che in termini percentuali equivale a circa il 39% in più rispetto all'anno precedente;
- la missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche", registra una diminuzione che porta lo stanziamento da € 87.902 a € 72.882 €;
- la missione "Fondi da ripartire", registra un aumento dello stanziamento 2014 da 3.680 a 6.657 € ed in termini percentuali è pari ad un incremento dell'81%.

Con riferimento agli stanziamenti, il 2015 registra un aumento nella dotazione finanziaria complessiva di circa 112 milioni di euro rispetto al 2014, corrispondente ad un incremento dello 0,81%. Le Missioni che vedono incrementare gli stanziamenti rispetto all'anno precedente sono "Ordine pubblico e sicurezza", "Diritto alla mobilità", "Casa e assetto urbanistico" e "Fondi da ripartire".

Infine, come previsto al punto 4 della delibera 5/2012, si riportano, altresì, in allegato (allegato 2), i seguenti elementi desunti dalla Nota integrativa al Rendiconto generale dello Stato 2015:

- “Quadro contabile riassuntivo”, contenente l’indicazione degli stanziamenti iniziali e definitivi di competenza, nonché del pagato in conto competenza, in relazione alla Missione ed al Programma di spesa;
- “Elenco degli indicatori”;
- “Risultati finanziari e principali fatti di gestione per Programma”.

5. PARI OPPORTUNITA’

Presso il Ministero è operativo, già dall’anno 2011, il Comitato unico di garanzia – CUG – con lo scopo di favorire le pari opportunità tra uomini e donne e, più in generale, valorizzare l’apporto delle lavoratrici e dei lavoratori nelle amministrazioni pubbliche e contrastare ogni forma di discriminazione. E’ composto da un ugual numero di rappresentanti delle Organizzazioni sindacali e rappresentanti dell’Amministrazione e le sue proposte sono condivise a maggioranza dai suoi partecipanti. Sono stati stabiliti incontri con cadenza bimestrale e la formazione di alcuni gruppi di lavoro, i cui membri lavorano per obiettivi specifici volti alla realizzazione delle proposte votate nell’Assemblea.

Per consentire un migliore dialogo e scambio il Comitato ha istituito uno spazio all’interno del sito ufficiale del Ministero dove proporre materiali e documenti utili agli argomenti affrontati e pubblicare quanto sembra necessario per far conoscere a tutti lo stato d’avanzamento del lavoro.

6. IL PROCESSO DI REDAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

6.1 Fasi, soggetti, tempi e responsabilità

Nel corso dell’anno 2015, 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 2015, il 10 luglio 2015, il 10 ottobre 2015 e il 10 gennaio 2016, 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 contenuti nelle direttive dei Capi Dipartimento e dei Direttori generali.

I responsabili delle unità organizzative, i dirigenti di prima fascia e i Capi Dipartimento hanno effettuato il monitoraggio degli obiettivi conferiti, acquisendo in 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.

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 degli obiettivi loro conferiti.

A conclusione del monitoraggio, verificato lo stato di attuazione degli obiettivi conferiti alle strutture nell'anno 2015 ed accertati i punteggi ottenuti a seguito delle procedure di valutazione, ove disponibili, è stata redatta la presente Relazione sulla performance.

Va evidenziato che l'attività di monitoraggio dello stato di attuazione degli obiettivi conferiti per l'anno 2015 è stata svolta, a seguito della riattivazione del sistema informativo per il controllo di gestione nel secondo semestre 2014, con l'ausilio di una specifica funzionalità, di cui lo stesso sistema è dotato, che consente la misurazione delle percentuali di raggiungimento degli obiettivi conferiti e dei livelli di *performance* conseguiti dalle strutture.

Alla data di redazione della presente Relazione, le procedure di valutazione individuale del personale dirigenziale di prima e seconda fascia e del personale delle Aree non risultano ancora ultimate.

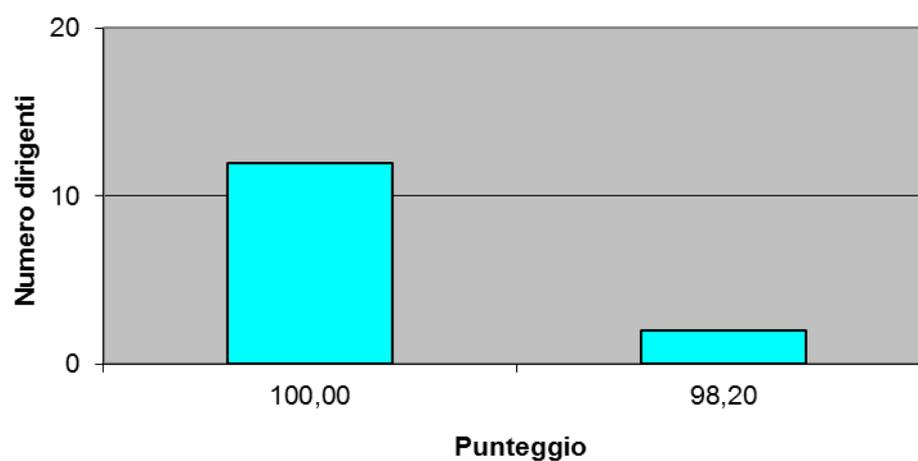
Dai dati finora acquisiti, emerge che, anche per l'anno 2015, non si è registrata una significativa differenziazione dei giudizi, tutti tendenzialmente orientati verso il massimo del punteggio.

Ai sensi del punto 3.4 della delibera ANAC n. 5/2012, nella tabella che segue, si riportano le informazioni relative ai risultati della valutazione di parte del personale dirigenziale di livello generale e non generale, per classi di punteggio.

I dati riportati nelle tabelle sottostanti, ancorché non completi, possono in ogni caso essere considerati rappresentativi dell'andamento tendenziale dei punteggi attribuiti al personale dirigente nell'anno di riferimento.

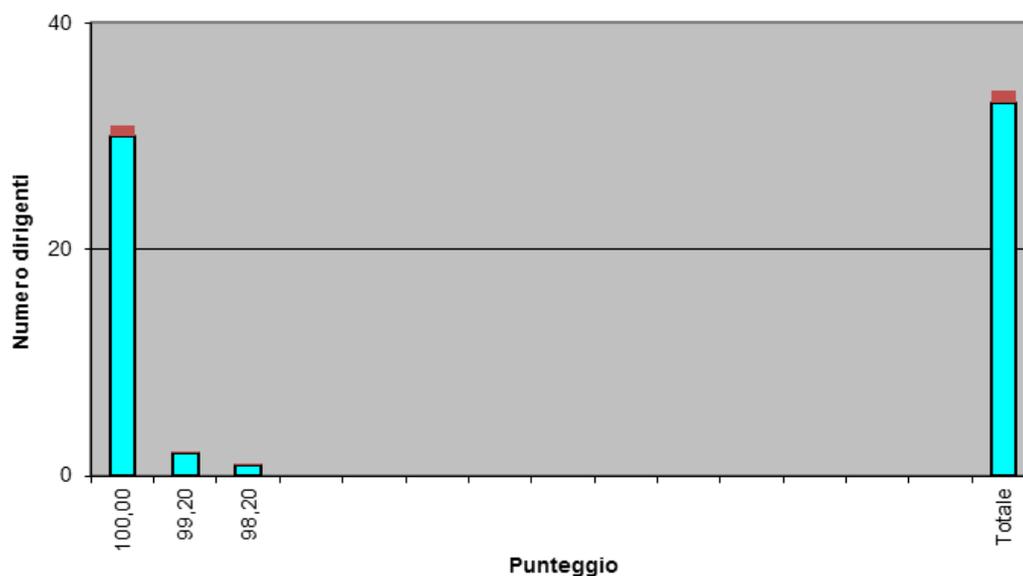
Distribuzione dei punteggi - Dirigenti di 1 ^a fascia		
Punteggio	Numero	%
100,00	12	85,71%
98,20	2	14,29%
Totale	14	100,00%

DISTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI - DIRIGENTI DI 1^a FASCIA



Distribuzione dei punteggi - Dirigenti di 2 ^a fascia		
Punteggio	Numero	%
100,00	30	90,91%
99,20	2	6,06%
98,2	1	3,03%
Totale	33	100%

DISTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI - DIRIGENTI DI 2ª FASCIA



6.2. Punti di forza e di debolezza nel ciclo di gestione della performance

6.2.1 Punti di forza

- a) ottimo livello di applicazione del Sistema di misurazione e valutazione della performance individuale, che, di fatto, ha riguardato tutto il personale sia dirigenziale sia delle Aree;
- b) tempestiva adozione degli atti di avvio della programmazione degli obiettivi (Atto di indirizzo, direttiva annuale concernente gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione, Piano della performance);
- c) operatività del sistema informativo per il controllo di gestione e per la misurazione della *performance* organizzativa e sua utilizzazione da parte di tutti i centri di costo;
- d) ruolo di coordinamento e supporto svolto dall'Organismo indipendente di valutazione ai fini dell'attuazione delle norme recate dal decreto legislativo 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.

6.2.2 Punti di debolezza

- a) scarso grado di differenziazione dei giudizi nell'esercizio dell'attività di valutazione della *performance* individuale;
- b) slittamento nei tempi di avvio del “bilancio sociale” del Ministero, rispetto alle modalità ed ai tempi previsti al punto 2.4 del Sistema di misurazione e valutazione della performance;