



*Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti*

PIANO DELLA PERFORMANCE

PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2012-2014

GENNAIO 2012

Presentazione

L'anno 2011 è stato caratterizzato da importanti e decisivi mutamenti politici, imposti dalla necessità non più procrastinabile di adottare con urgenza misure in grado di far fronte alle gravi emergenze economiche in cui versano l'Italia e gli altri Paesi europei dopo la recessione internazionale.

La nomina di un nuovo Governo, di alta specializzazione, professionalità e competenza, alla fine dell'anno 2011, ha rappresentato il "momento di svolta", con l'obiettivo di fornire risposte serie e concrete all'Europa ed ai mercati internazionali e di restituire al Paese credibilità, affidabilità, prosperità e benessere.

Attraverso il nuovo Esecutivo, l'Italia viene oggi chiamata a svolgere un ruolo fondamentale per la ripresa economica dell'intera Unione Europea, mediante l'adozione di misure, improntate a principi di rigore, equità e crescita.

Nel quadro delle nuove misure già varate o programmate dal Governo, di estrema rilevanza è il compito attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, quale Dicastero cui fanno capo le funzioni concernenti la realizzazione delle opere e degli interventi per l'infrastrutturazione del Paese ed il miglioramento della mobilità e dei servizi di trasporto, si pone tra i principali "attori" nella promozione e nell'attuazione di politiche volte al superamento della delicata fase economica che tutti i Paesi europei stanno attraversando.

Tra le misure già varate e previste dal decreto - legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, per quanto di interesse di questo Ministero si segnalano:

- l'incremento del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale;*
- una ridefinizione dei criteri per la selezione degli interventi infrastrutturali prioritari, che fa salve le priorità già deliberate in sede CIPE, al fine evidente di evitare una perdita di continuità con il lavoro già fatto e dare impulso immediato alle procedure in corso; l'approvazione unica del progetto preliminare; la riduzione dei termini CIPE; misure per l'attrazione dei capitali privati; alleggerimenti e semplificazioni procedurali.*

Inoltre, il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, tra l'altro, prevede:

- che fino alla data di adozione dello statuto dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, e comunque non oltre il 31 luglio 2012, le funzioni e i compiti ad essa trasferiti continuano ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dagli altri uffici di Anas s.p.a;*
- che entro il mese di febbraio 2012, il Governo definisca, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni gli obiettivi di efficientamento e di razionalizzazione*

del trasporto pubblico locale nel suo complesso, le conseguenti misure da adottare entro il primo trimestre del 2012 nonché le modalità di monitoraggio ed i coerenti criteri di riparto del fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del citato decreto-legge n. 98/2011.

Al contesto normativo sopra delineato si aggiunge la delibera del 6 dicembre 2011, con la quale il CIPE ha assunto un complesso di decisioni che prevede un impiego di risorse pari a circa 12.500 milioni di euro, di cui 2.200 private. Tra tali decisioni vanno evidenziati: la conferma di interventi per un valore globale di 4.817 milioni di euro, approvati dal predetto Comitato prima del 31 dicembre 2008 e non ancora definiti contrattualmente o cantierati; l'approvazione del Contratto di Programma con le Ferrovie dello Stato per un valore globale di 3.352 milioni e quello con l'ANAS per un valore globale di 900 milioni di euro.

Pur nel quadro, quindi, della rigorosa e crescente azione di contenimento della spesa che interessa tutte le Amministrazioni pubbliche, nell'ottica del risanamento strutturale, del processo di consolidamento dei conti pubblici e del raggiungimento del pareggio di bilancio per il 2013, l'impegno del Ministero nel corso dei prossimi anni, sarà concentrato sull'adozione di misure che siano tali da garantire ripresa economica, competitività ed efficienza.

Al perseguimento di tali risultati, sarà improntata l'azione amministrativa delle strutture organizzative del Ministero, chiamate all'attuazione degli obiettivi, strategici ed operativi, conferiti con Direttiva del Sig. Ministro 9 gennaio 2012, n. 3, e strutturali, conferiti con i conseguenti atti di sub-indirizzo emanati dai dirigenti di vertice.

Tali obiettivi, che tengono già conto delle misure varate e programmate dal nuovo Esecutivo, sono stati inseriti, ai sensi e per gli effetti delle disposizioni recate dal D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150, nel presente Piano della performance 2012-2014.

INDICE

1.	INTRODUZIONE	pag. 5
2.	SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E PER GLI STAKEHOLDERS ESTERNI	
	2.1. Chi siamo.....	pag. 6
	2.2. Cosa facciamo.....	pag. 8
	2.3. Come operiamo.....	pag. 11
3.	IDENTITA'	
	3.1. L'Amministrazione in cifre.....	pag. 12
	3.2. Mandato istituzionale e missione.....	pag. 13
	3.3. Albero della performance.....	pag. 14
4.	ANALISI DEL CONTESTO	
	4.1 Analisi del contesto esterno.....	pag. 15
	4.2 Analisi del contesto interno.....	pag. 19
5.	OBIETTIVI STRATEGICI	pag. 24
6.	DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI.....	pag. 29
	6.1 Obiettivi assegnati al personale dirigenziale.....	pag. 32
7.	IL PROCESSO SEGUITO E LE AZIONI DI MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE.	
	7.1 Fasi, soggetti e tempi di redazione del processo.....	pag. 33
	di redazione del piano	
	7.2 Coerenza con la programmazione economico- finanziaria e di bilancio.....	pag. 38
	7.3 Azioni di miglioramento per il ciclo di gestione della performance.....	pag. 39
8.	IL PROGRAMMA TRIENNALE PER LA TRASPARENZA E L'INTEGRITA'.....	pag. 43
9.	STANDARD DI QUALITA' DEI SERVIZI EROGATI.....	pag. 44
10.	ALLEGATI TECNICI	

1. INTRODUZIONE E PRESENTAZIONE DEL PIANO

Il presente Piano della performance è adottato ai sensi degli articoli 10 e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, di seguito decreto, e tiene conto, inoltre, nell'ottica del progressivo miglioramento del documento, delle delibere n. 112/2010 e n. 1/2012, emanate della Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle Amministrazioni pubbliche.

Esso ha lo scopo di assicurare la qualità, la comprensibilità e l'attendibilità dei documenti di rappresentazione della performance del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Piano della performance, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto:

- è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi entro il 31 gennaio di ogni anno;
- è adottato in stretta coerenza con i contenuti e il ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio;
- dà compimento alla fase programmatoria del *Ciclo di gestione della performance* di cui all'articolo 4 del decreto.

Esso comprende:

- gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi contenuti, ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del decreto, nella *Direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione* n. 3 del 9 gennaio 2012, registrata dalla Corte dei Conti il 15 febbraio 2012, Registro n. 1, Foglio n. 286, emanata ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nel termine di dieci giorni dalla pubblicazione della legge di bilancio;
- gli obiettivi e gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance di ciascuna struttura amministrativa e della performance individuale, ai sensi dell'articolo 7 del decreto, contenuti nelle *Direttive dei Capi Dipartimento e dei Direttori generali*, emanate, rispettivamente, nel termine di dieci giorni dall'emanazione della Direttiva ministeriale e di dieci giorni dall'emanazione della Direttiva dipartimentale.

Il procedimento di programmazione degli obiettivi contenuti nella Direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione e nelle Direttive dei Capi dipartimento e dei Direttori generali è stato condotto nei tempi e con le modalità stabilite dal *Sistema di valutazione dei dirigenti*, approvato con decreto 16 aprile 2009, n. 266/7.1/SECIN, confluito nel *Sistema di*

misurazione e valutazione della performance, approvato con decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 274/5.1/OIV.

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

2.1. Chi siamo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sorto per effetto dell'accorpamento tra il soppresso Ministero dei lavori pubblici ed il soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione, è stato riorganizzato con D.P.R. 3 dicembre 2008, n. 211, di attuazione del decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 129.

Con il predetto Regolamento, che ha attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le funzioni di cui all'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, il Ministero è stato strutturato:

- a livello centrale, nel Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, articolato in nove Direzioni generali e nel Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, anch'esso articolato in nove Direzioni generali;
- a livello decentrato e periferico, in nove Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, ed in cinque Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

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

- il Consiglio superiore dei lavori pubblici, massimo Organo tecnico consultivo dello Stato, che svolge attività di consulenza facoltativa per le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e per gli altri enti pubblici competenti in materia di lavori pubblici che ne facciano richiesta. Il Consiglio superiore, che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, è dotato di piena autonomia funzionale ed organizzativa che ne assicurano indipendenza di giudizio e di valutazione;

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ed esercita i compiti rientranti nelle attribuzioni del Ministero, sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento.

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

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

- la Struttura tecnica di missione, 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, a cui sono attribuite le competenze di supporto alla programmazione, monitoraggio, valutazione e verifica degli investimenti pubblici di settore;
- l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, che svolge compiti di vigilanza sulla concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario e di risoluzione del relativo contenzioso¹;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie², che ha il compito di gestire le indagini sugli incidenti ferroviari e la Banca dati sicurezza;
- la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, che svolge attività propositiva, di studio, di monitoraggio, di consulenza delle autorità politiche, per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore dell'autotrasporto e della logistica, anche in materia di controlli tecnici ed amministrativi sull'esercizio dell'attività di autotrasporto;
- il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercita le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

L'individuazione e i compiti degli uffici dirigenziali di secondo livello, sia centrali che periferici, sono contenuti nel decreto ministeriale 29 aprile 2011, n. 167, di rimodulazione degli Uffici dirigenziali di secondo livello,

¹ I compiti sono previsti dall'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE

² I compiti sono previsti dall'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE

già individuati con D.M. 2 aprile 2009, n. 307 ed in corso di attuazione alla data di redazione del presente Piano, mentre l'organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro è disciplinata dalle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 212, "Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

2.2. Cosa facciamo.

Ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, sono attribuiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i compiti e le funzioni spettanti allo Stato in materia di identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio, con riferimento alle reti infrastrutturali, al sistema delle città e delle aree metropolitane, alle opere di competenza statale, alle politiche urbane, all'edilizia abitativa, alle opere marittime, alle infrastrutture idrauliche, ai trasporti ed alla viabilità.

Di seguito, si riportano i compiti attribuiti ai Centri di Responsabilità dai vigenti provvedimenti di regolamentazione organizzativa:

- Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale (articolo 3, comma 1, lettera a, D.P. R. n. 211 del 2008):

politiche per il personale; coordinamento e supporto alla redazione del bilancio del Ministero; relazioni sindacali; affari generali; infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità ferroviaria; identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale; pianificazione generale delle infrastrutture; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa comunitaria; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; realizzazione di programmi speciali; grandi eventi; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rete nazionale stradale ed autostradale; convenzioni uniche autostradali e relativi piani economico-finanziari; edilizia residenziale; edilizia demaniale; politiche abitative e dell'edilizia, concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; programmi di riqualificazione urbana; repressione dell'abusivismo; dighe ed infrastrutture idriche ed

elettriche; norme tecniche di costruzione e sicurezza nell'esecuzione delle opere pubbliche; verifica del rispetto dei piani di sicurezza e delle norme di sicurezza; sicurezza nelle gallerie; monitoraggio delle infrastrutture per la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa.

- Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici: (articolo 3, comma 1, lettera b, D.P. R. n. 211 del 2008): programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli ed abilitazione conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; trasporto pubblico locale; piani urbani della mobilità, trasporto su ferrovia; vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie; autotrasporto di persone e cose; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici; conto nazionale dei trasporti; sistemi di trasporto a impianti fissi; trasporti esercitati in regime di concessione; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti terrestri; coordinamento, direzione e controllo delle attività delle direzioni generali territoriali; indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sulle autorità portuali e sulle attività nei porti; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo ed aereo; informatica di servizio, comunicazione istituzionale, consulenza tecnico-informatica alle direzioni generali ed alle strutture facenti capo al dipartimento di cui alla lettera a); coordinamento e propulsione delle attività delle Direzioni generali territoriali.
- Consiglio Superiore dei lavori pubblici (articolo 4, comma 3, D.P.R. n. 211 del 2008 e D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204) :
 - attività consultiva, riferita all'emissione, da parte dell'Assemblea Generale o delle singole Sezioni, di pareri obbligatori sui progetti di lavori pubblici di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore a 25 milioni di euro, nonché di pareri richiesti da altre amministrazioni pubbliche centrali e locali;

- attività normativa, concernente l'elaborazione e l'aggiornamento di norme tecniche e di indirizzo (circolari, linee guida, capitoli tipo) in materia di sicurezza delle costruzioni e di opere speciali;
 - rappresentanza presso Enti ed Organismi nazionali ed internazionali competenti in materia di qualificazione e sicurezza dei materiali e prodotti da costruzione;
 - attività di certificazione, ispezione e vigilanza, attraverso il Servizio Tecnico Centrale, per il rilascio di benestare tecnico europeo dei prodotti e dei sistemi destinati alle opere di ingegneria strutturale e geotecnica, relativamente al requisito essenziale n.1 "Resistenza meccanica e stabilità";
 - attività di abilitazione di organismi di certificazione, ispezione e prova;
 - rilascio della concessione ai laboratori di prove materiali ed ai laboratori di prove geotecniche;
 - qualificazione dei prodotti siderurgici;
 - deposito della documentazione ed autorizzazione di manufatti prefabbricati;
 - certificazione di idoneità tecnica di sistemi costruttivi.
 - qualificazioni di prodotti di legno.
 - qualificazione di centri di trasformazione.
- Capitanerie di porto
(articolo 7, D.P. R. n. 211 del 2008)
 - svolgimento, in sede decentrata, delle attribuzioni previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i servizi informativi e statistici, che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale;
 - svolgimento delle funzioni di competenza del Ministero, nelle seguenti materie :
 - a) ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, organizzando e coordinando le relative attività di formazione, qualificazione ed addestramento;
 - b) gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo;
 - c) esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione marittima, inchieste sui sinistri marittimi e indagini sulle cause e circostanze dei sinistri marittimi a navi da carico e

passaggeri, ivi compreso il supporto organizzativo alla Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi;

d) rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione marittima;

e) personale marittimo e relative qualifiche professionali; certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo; gestione del sistema informativo della gente di mare;

f) coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle capitanerie di porto;

g) predisposizione della normativa tecnica di settore;

h) impiego del personale militare del Corpo delle capitanerie di porto;

i) vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce.

2.3. Come operiamo.

L'azione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'attuazione delle politiche di infrastrutturazione e di efficientamento del sistema dei trasporti, si esplica all'interno di un'ampia sfera di competenze, che si traducono, nei diversi ambiti di materie facenti capo all'Amministrazione, in funzioni di regolazione, indirizzo e coordinamento, di programmazione, vigilanza e monitoraggio, di realizzazione di opere ed interventi, di erogazione diretta di servizi ai cittadini.

Nell'esercizio di tali funzioni, il Ministero opera attraverso relazioni e rapporti con un vasto bacino di interlocutori ed utenti: altre Amministrazioni, enti territoriali e locali, società ed enti vigilati, cittadini.

All'interno del quadro complessivo di tali funzioni e compiti, è possibile individuare i seguenti principali "outcome" dell'azione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Area strategica	Outcome
Rilancio interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali ed autostradali, infrastrutture ferroviarie, infrastrutture portuali ed aeroportuali, infrastrutture idriche	Incremento delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali ed aeroportuali e delle infrastrutture idriche
Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto ed interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale	Miglioramento della mobilità
Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni delle infrastrutture nei cantieri - miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti - miglioramento della sicurezza del settore marittimo - salvaguardia della vita umana in mare - controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse	Elevare i livelli di sicurezza delle opere, dei sistemi di trasporto, della salvaguardia della vita in mare
Attuazione del ciclo di gestione della performance – Trasparenza e qualità dei servizi	Miglioramento della qualità dell'organizzazione e della trasparenza dei processi

3.IDENTITA'

3.1 L'Amministrazione in cifre.

Le "cifre" del Ministero possono riassumersi come segue:

- le strutture
 - 5 Centri di responsabilità amministrativa
 - 39 Uffici di livello dirigenziale generale
 - 229 Divisioni e strutture equiparate
- il personale³
 - 47 dirigenti di prima fascia
 - 222 dirigenti di seconda fascia
 - 8340 unità di personale non dirigenziale

³ Dati al 31 dicembre 2011

- le risorse finanziarie in conto competenza, contenute nella tabella 10 della legge 12 novembre 2011, n. 124, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014”
 - SPESE CORRENTI €2.384.521.999
 - funzionamento €1.065.039.532
 - interventi €1.265.679.486
 - oneri comuni di parte corrente € 53.802981
 - SPESE IN CONTO CAPITALE €5.470.594566
 - investimenti €3.772.911.232
 - oneri comuni di conto capitale €1.697.683.334

3.2 Mandato istituzionale e Missione

Il “mandato istituzionale” del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla luce delle disposizioni normative che ne hanno definito compiti e funzioni (artt. 41 e 42 del D.Lgs. n. 300 del 1999), può individuarsi, in estrema sintesi, nella promozione e nell’attuazione delle politiche di infrastrutturazione del Paese, nonché delle politiche di efficientamento, potenziamento e miglioramento dei livelli e delle condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto.

In tale ambito, possono essere enucleate le principali “missioni” del Ministero, che, come disposto dall’articolo 1 del D.P.R. n. 211 del 2008, recante il Regolamento di riorganizzazione del Ministero, attengono, in particolare, alle seguenti funzioni di cui all’articolo 42 del D.Lgs. n. 300 del 1999 :

- a) 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;
- b) edilizia residenziale: aree urbane;
- c) 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;

- d) trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- e) sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dagli articoli 41 e 42, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 300/1999, ivi comprese le espropriazioni;
- f) pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
- g) politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

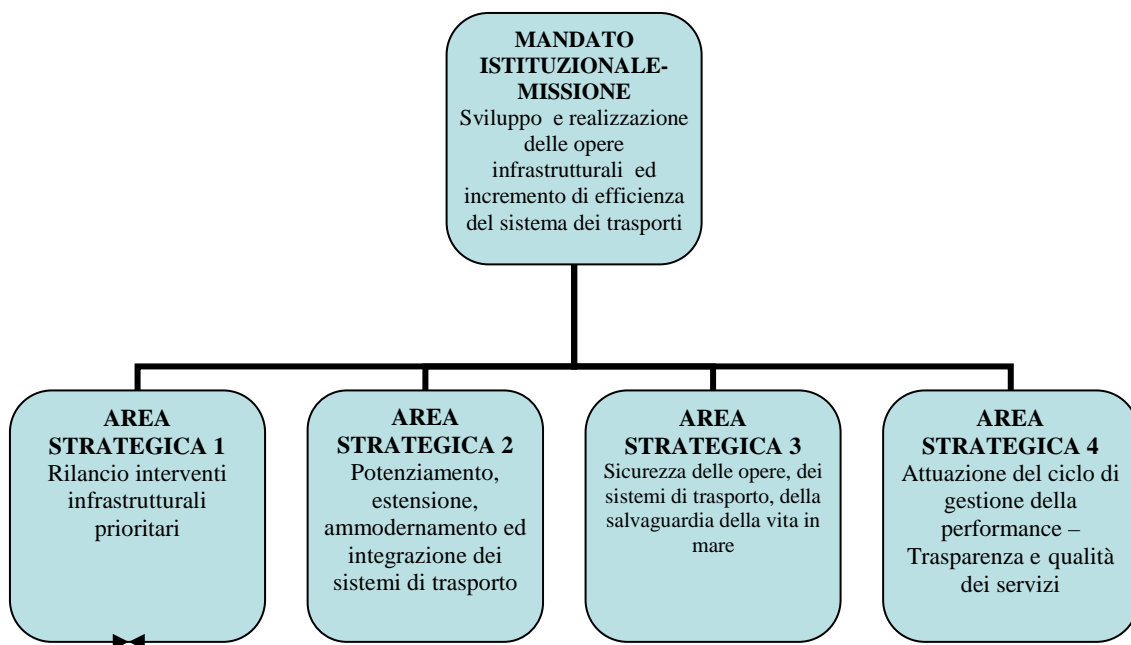
Inoltre, in base alla medesima normativa di riorganizzazione ministeriale e del decreto legislativo n. 300/1999, il Ministero svolge funzioni e compiti di:

- monitoraggio, controllo e vigilanza nelle predette aree funzionali;
- vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio, fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- Organismo investigativo, secondo quanto previsto dagli articoli 4 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

3.3. L'albero della performance

Come si evince dalla delibera della Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità n. 112/2010 "L'albero della performance, "è una mappa logica che rappresenta, anche graficamente, i legami tra mandato istituzionale, missione, aree strategiche, obiettivi strategici e piani operativi.

In linea con le indicazioni fornite dalla predetta Commissione, in questa sezione del Piano, è riportato solo il primo livello dell'albero della performance. Gli ulteriori livelli sono riportati nelle sezioni successive.



4. ANALISI DEL CONTESTO

4.1. Analisi del contesto esterno

La programmazione strategica e operativa di cui al presente Piano si inserisce in un contesto economico e finanziario di particolare complessità.

L'Allegato "Infrastrutture" al Documento di Economia e Finanza 2011, nella versione rivisitata in sede di Nota di aggiornamento del medesimo Documento, evidenzia le difficoltà endogene dell'economia nazionale correlate all'aumento del debito pubblico e alla lenta crescita, che hanno caratterizzato l'ultimo decennio, unite a quelle esogene derivanti dalla crisi mondiale impongono una rivisitazione sostanziale delle logiche programmatiche e di finanziamento nei settori di intervento delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare, si rende necessario perseguire, con maggiore rigore ed incisività, politiche rivolte a un coinvolgimento forte dei capitali privati e a un ridimensionamento del "perimetro pubblico", in linea con gli indirizzi comunitari di settore, con gli impegni programmatici del nuovo Governo e con l'insieme della manovra finanziaria varata nella seconda metà dell'anno 2011 per la stabilizzazione finanziaria, nonché per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici.

In tale ottica risultano prioritarie le azioni concernenti:

✓ La revisione della legge obiettivo, nonché del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per consentire un'accelerazione dell'iter approvativo delle opere infrastrutturali e del reperimento delle risorse relative al loro finanziamento, con un rafforzato intervento sia dei capitali privati, che dei soggetti che, direttamente o indirettamente, realizzano o gestiscono le opere del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), quali l'ANAS, RFI o l'ENAC. Al riguardo, si ravvisa l'urgenza di:

a) superare talune criticità che la legge n. 443/2001 (cosiddetta "legge obiettivo"), già oggetto di numerosi adeguamenti ai nuovi contesti finanziari, procedurali e programmatici, ha manifestato nel corso della sua applicazione. A tali criticità occorre far fronte attraverso:

- il rafforzamento dell'incisività della medesima legge;
- la previsione di un organismo delegato all'ottimizzazione delle risorse pubbliche assegnate dal PIS, con contestuale utilizzo dei ritorni di investimento;
- il maggiore ricorso alla logica dei "lotti costruttivi" per evitare il formarsi di eccessivi indebitamenti;
- la rivisitazione delle regole della concessione per la realizzazione delle infrastrutture in argomento e il rafforzamento del monitoraggio a valle della concessione, nonché la modifica dell'automatismo del sistema tariffario e delle procedure che rendano possibili forme di partenariato pubblico-privato (PPP);

b) dare attuazione alle nuove misure per le opere di interesse strategico, adottate da ultimo con il decreto legge n. 201 del 2011, convertito nella legge n. 214 del 2011 che, all'art. 41, ha introdotto importanti modifiche alle previsioni del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e della legge 24 dicembre 2003, n. 350 in materia di:

- individuazione delle opere da ritenersi prioritarie in base alla coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, allo stato di avanzamento dell'iter procedurale e la possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato;
- contenimento dei tempi necessari per il reperimento delle risorse relative al finanziamento delle opere in argomento;
- semplificazione e velocizzazione dei procedimenti di approvazione dei progetti preliminari e definitivi per la realizzazione delle medesime opere, nonché di attivazione dei contributi destinati a tale realizzazione;
- intensificazione dei poteri ispettivi per la verifica dell'avanzamento dei lavori, avvalendosi anche del Corpo della Guardia di finanza.

✓ L'utilizzo di un diverso approccio nella lettura del rapporto tra infrastruttura e territorio imperniato non più sulle singole Grandi Opere ma sul Progetto Organico Territoriale quale nuovo strumento metodologico in grado di garantire tra l'altro:

- la misura delle reali priorità e delle oggettive esigenze infrastrutturali di un ambito territoriale non legato a delimitazioni fisiche;
- la coerenza tra la politica comunitaria e la politica nazionale;
- la coerenza tra la politica nazionale e le decisioni strategiche assunte a livello regionale e locale;
- la relazione tra il quadro delle risorse realmente disponibili e l'ottimizzazione delle stesse nel tempo.

Le opere infrastrutturali sono, conseguentemente, da raggruppare nei seguenti progetti organici a seconda del contesto territoriale di riferimento:

- Progetto Organico Territoriale dell'arco alpino;
- Progetto Organico Territoriale del Nord Est;
- Progetto Organico Territoriale del Nord Ovest;
- Progetto Organico Territoriale del sistema centrale del Paese;
- Progetto Organico Territoriale del Mezzogiorno continentale;
- Progetto Organico Territoriale della Sicilia;
- Progetto Organico Territoriale della Sardegna.

Tale approccio mira a superare la logica della frammentazione degli interventi, favorendo un'organica programmazione e la concentrazione delle risorse finanziarie.

Nel contesto suindicato, è da perseguire, soprattutto, un nuovo rapporto con le Regioni, con le quali sono da identificare, mediante le Intese Generali Quadro (IGQ) le priorità infrastrutturali da realizzare nei rispettivi territori, nell'ambito dei predetti Progetti Organici Territoriali, considerando gli atti aggiuntivi alle medesime IGQ quali azioni propedeutiche alle forme di Partenariato Pubblico Privato.

✓ La nuova politica dell'Unione europea dei corridoi a rete, in relazione alla quale il nostro Paese è interessato, innanzitutto, a che venga confermata nella programmazione comunitaria la realizzazione dei collegamenti transfrontalieri che sono il presupposto infrastrutturale del mercato unico. Sugli assi transfrontalieri occorre assicurare il completamento dei progetti che assicurano il superamento dei valichi di confine che comportano, nel caso italiano, progetti di notevole complessità realizzativa dovuta al superamento di ecosistemi di particolare delicatezza. Inoltre, in considerazione del sistema produttivo e infrastrutturale italiano, particolare attenzione è da porre a uno dei punti critici di tale sistema, rappresentato dall'insufficiente sviluppo dei collegamenti multi-modali di "ultimo miglio" verso un numero determinato di porti e interporti.

- ✓ La funzione strategica dei pedaggi della rete stradale e ferroviaria, ivi compresa quella metropolitana, per creare condizioni di convenienza ad investire per i privati, con i necessari temperamenti per i collegamenti locali o verso determinate fasce di utenza.
- ✓ Un nuovo assetto strategico nell'offerta portuale, con l'individuazione dei nodi portuali aventi rilevanza all'interno del master plan euro-mediterraneo, la definizione di un quadro di interventi che consenta un'organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale, l'identificazione delle priorità, dei tempi e delle risorse necessarie, nonché delle possibili forme di copertura finanziaria.
- ✓ La definizione di action plans nell'offerta aeroportuale, ossia di "piani attuativi mirati", articolati per macroaree, finalizzati allo sviluppo della rete aeroportuale nazionale attraverso:
 - le azioni finalizzate allo sviluppo delle capacità e dei livelli dei servizi e delle infrastrutture degli aeroporti, nonché al potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
 - gli interventi prioritari di natura infrastrutturale, operativa e gestionale;
 - la stima dei costi degli interventi, dei tempi di attuazione e delle fonti di finanziamento a livello locale, nazionale e comunitario;
 - gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi.
- ✓ La riforma del trasporto pubblico locale. Occorre procedere all'efficientamento e alla razionalizzazione del trasporto pubblico locale nel suo complesso, attraverso l'attuazione delle misure previste dall'art. 27 del decreto legge n. 216 del 2011, compresa la concreta attivazione dell'Osservatorio di cui all'art. 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.
- ✓ La riforma della logistica. Tutte le analisi e gli approfondimenti di settore hanno prodotto un dato comune: il valore delle diseconomie prodotte dall'assenza di un'offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace determina un danno per il Paese che ammonta a circa 50-60 miliardi di euro. Un dato questo che causa un abbattimento della competitività sostanziale della nostra produzione, la perdita di oltre 3 punti di PIL, il trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto, una contrazione ingente di possibilità lavorative (un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità lavorative, mentre, attualmente, è fermo a circa 400.000), una forte incidenza sui consumi energetici e sul tasso di inquinamento atmosferico. Risulta, pertanto, indispensabile intervenire per affrontare l'emergenza in

parola sempre più grave. Il nuovo Piano per la logistica , da sottoporre a breve all'approvazione del CIPE, individua le azioni non più procrastinabili nel settore, individuando le cause principali di detta emergenza (il costo dell'ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria e la forte crescita del trasporto su gomma, l'assenza di un'organizzazione efficiente della distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale e la carenza di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini) e gli interventi concreti per la loro rimozione attraverso precisi impegni e garanzie finanziarie per la realizzazione di reti e nodi infrastrutturali finalizzati ad aumentare i proventi dell'intera filiera logistica.

4.2. Analisi del contesto interno

A) Organizzazione

Come si è detto al paragrafo 2.1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è sorto a seguito dell'accorpamento di due soppressi Ministeri, il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il Ministero è articolato in cinque Centri di Responsabilità Amministrativa:

1. Gabinetto - CRA n. 1
2. Dipartimento per le infrastrutture,
gli affari generali ed il personale - CRA n. 2
3. Dipartimento per i trasporti,
la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - CRA n. 3
4. Consiglio Superiore dei lavori pubblici - CRA n. 4
5. Capitanerie di porto - CRA n. 5

Nell'ambito di ciascuno dei due Dipartimenti sub 2) e sub 3) sono istituite nove **Direzioni Generali** (uffici di livello dirigenziale generale), a loro volta articolate in **Divisioni** (uffici di livello dirigenziale non generale) :

Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale del personale e degli affari generali	Direzione Generale per la motorizzazione
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali	Direzione Generale per la sicurezza stradale
Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali	Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità
Direzione Generale per le politiche abitative	Direzione Generale per il trasporto ferroviario
Direzione Generale per le infrastrutture stradali	Direzione Generale del trasporto pubblico locale
Direzione Generale per la regolazione ed i contratti pubblici	Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
Direzione Generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture	Direzione Generale per i porti
Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità	Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo
Direzione Generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche	Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici

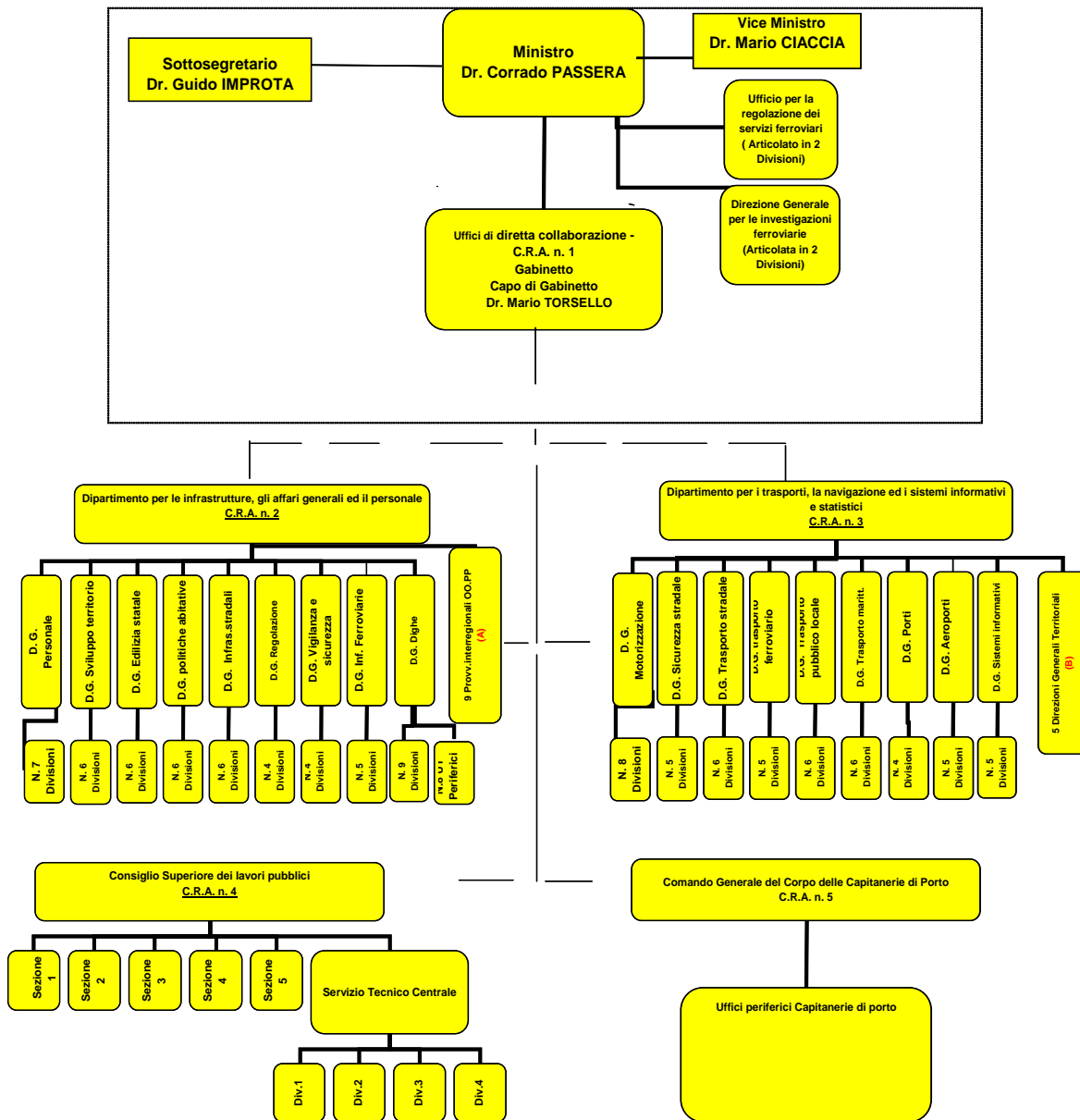
Sono organi decentrati nove Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, mentre **sono uffici periferici** del Ministero, cinque Direzioni generali territoriali, dipendenti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici :

Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale	Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici
Provveditorato Piemonte-Valle d'Aosta	Direzione generale territoriale del Nord-Ovest
Provveditorato Lombardia-Liguria	Direzione generale territoriale del Nord-Est
Provveditorato Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia	Direzione generale territoriale del Centro-Nord e Sardegna
Provveditorato Emilia-Romagna-Marche	Direzione generale territoriale del Centro-Sud
Provveditorato Toscana-Umbria	Direzione generale territoriale del Sud e Sicilia
Provveditorato Lazio-Abruzzo-Sardegna	
Provveditorato Campania-Molise	
Provveditorato Puglia-Basilicata	
Provveditorato Calabria-Sicilia	

Nell'assetto organizzativo del Ministero, come chiarito in precedenza, sono altresì, incardinati, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, articolato in cinque Sezioni e presso il quale opera il Servizio Tecnico Centrale che esercita le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal D.P.R. 27 aprile 2006, n. 204, nonché il Corpo delle Capitanerie di porto.

Nell'organigramma che segue, è sintetizzata la struttura organizzativa del Ministero, quale delineata dal D.P.R. n. 211/2008 e dal D.M. n. 167/2011

:



(A) = Nei nove Provveditorati interregionali sono istituiti, complessivamente, 58 Uffici di livello dirigenziale non generale
(B) = Nelle cinque Direzioni generali territoriali sono state istituiti, complessivamente, 51 Uffici di livello dirigenziale non generale

Operano, altresì, nell'ambito del Ministero, la Struttura Tecnica di missione (art. 163 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163), il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (articolo 1, L. 17 maggio 1999, n. 144), la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ed il Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori (D.Lgs. 12 novembre 2005, n. 284)

B) Risorse umane

Si riportano, di seguito, i dati statistici riguardanti il personale, le analisi di benessere organizzativo e le analisi di genere.

Scheda analisi quali-quantitativa delle risorse umane⁴:

ANALISI CARATTERI QUALITATIVI / QUANTITATIVI	
Indicatori	Valori
Età media del personale (anni)	50,7
Età media dei dirigenti (anni)	54,2
Tasso di crescita unità di personale negli anni	- 0,025
% di dipendenti in possesso di laurea	25,60%
% di dirigenti in possesso di laurea	100%
Percentuale di dipendenti che sono stati "formati" ^	4%
Ore di formazione (media per dipendente "formato") ^	54
Turnover del personale - tasso di assunzione	0,98
Turnover del personale - tasso di cessazione	3,51
Turnover del personale - tasso di sostituzione	-2,52
Costi di formazione / spese del personale ^	€51.469

ANALISI BENESSERE ORGANIZZATIVO		
Indicatori	Valori	
Tasso di assenze	11,30%	
Tasso di dimissioni premature *	0,012	
Tasso di richieste di trasferimento "	5%	
Tasso di infortuni °	1%	
Stipendio medio percepito dai dipendenti	Dirigenti 1^ fascia	192.190
	Dirigenti 2^ fascia	81.218
	Aree	26.706
personale assunto a tempo indeterminato (% sul totale assunto)	100%	

ANALISI DI GENERE		
Indicatori	Valori	
% di dirigenti donne	21,50%	
% di donne rispetto al totale del personale	42%	
Stipendio medio percepito dai dipendenti	Dirigenti 1^ fascia	192.190
	Dirigenti 2^ fascia	81.218
	Aree	26.706
% di personale donna laureato al totale personale femminile	22,40%	
Percentuale di dipendenti donne che sono state "formate" ^	32,0%	
Ore di formazione femminile (media per dipendente di sesso femminile "formato") ^	55	

^ Riferito solo alla formazione attuata dalla Dir.Gen.Personale

* Contiene : dimissionari senza diritto a pensione + pensionati per anzianità contributiva

" Contiene : le richieste di trasferimento (provvisorio e definitivo) in altra sede del Ministero ed anche le richieste di comando presso altre pp.aa.

° Riferito ai soli infortuni verificatisi nelle tre sedi centrali di Roma

⁴ Dati al 31 dicembre 2010

D) Salute finanziaria

Si rinvia al quadro di sintesi degli stanziamenti, per Missione e per Programma, recati dalla legge della legge 12 novembre 2011, n. 124, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014”.

		2012	2013	2014
Infrastrutture pubbliche e logistica	CP	3.555.779.410	3.955.093.402	3.756.793.698
	CS	3.722.184.530	3.955.093.402	3.756.793.698
Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali	CP	1.176.327.633	1.276.939.957	1.243.349.558
	CS	1.182.328.108	1.276.939.957	1.243.349.558
Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	CP	36.549.636	36.828.910	37.948.771
	CS	39.159.636	36.828.910	37.948.771
Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni	CP	5.986.012	5.986.012	5.986.012
	CS	5.986.012	5.986.012	5.986.012
Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità	CP	2.336.916.129	2.635.338.523	2.469.509.357
	CS	2.494.710.774	2.635.338.523	2.469.509.357
Diritto alla mobilità	CP	3.095.682.248	2.641.955.206	2.388.371.065
	CS	3.237.663.126	2.641.955.206	2.388.371.065
Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale	CP	258.626.575	271.977.520	279.138.728
	CS	263.927.310	271.977.520	279.138.728
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	CP	132.730.437	129.216.148	128.228.599
	CS	132.730.437	129.216.148	128.228.599
Autotrasporto ed intermodalità	CP	524.763.033	124.907.712	103.291.282
	CS	525.964.477	124.907.712	103.291.282
Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	CP	43.517.127	47.567.548	49.597.356
	CS	43.517.127	47.567.548	49.597.356
Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	CP	1.079.767.769	1.099.513.015	1.023.828.304
	CS	1.085.417.768	1.099.513.015	1.023.828.304
Sviluppo e sicurezza della mobilità locale	CP	1.056.277.307	968.773.263	804.286.796
	CS	1.186.106.006	968.773.263	804.286.796
Casa e assetto urbanistico	CP	187.687.447	187.687.636	184.590.468
	CS	212.507.297	187.687.636	184.590.468
Politiche abitative, urbane e territoriali	CP	187.687.447	187.687.636	184.590.468
	CS	212.507.297	187.687.636	184.590.468
Ordine pubblico e sicurezza	CP	721.559.639	739.321.614	734.361.226
	CS	739.745.174	739.321.614	734.361.226
Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	CP	721.559.639	739.321.614	734.361.226
	CS	739.745.174	739.321.614	734.361.226
Ricerca e innovazione	CP	4.251.908	4.251.830	4.251.830
	CS	4.251.908	4.251.830	4.251.830
Ricerca nel settore dei trasporti	CP	4.251.908	4.251.830	4.251.830
	CS	4.251.908	4.251.830	4.251.830
Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	CP	64.361.136	66.475.320	68.578.444
	CS	64.439.365	66.475.320	68.578.444
Indirizzo politico	CP	12.806.805	12.806.806	12.806.806
	CS	12.822.674	12.806.806	12.806.806
Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	CP	51.554.331	53.668.514	55.771.638
	CS	51.616.691	53.668.514	55.771.638
Fondi da ripartire	CP	45.794.777	63.295.707	58.295.707
	CS	49.294.777	63.295.707	58.295.707
Fondi da ripartire	CP	45.794.777	63.295.707	58.295.707
	CS	49.294.777	63.295.707	58.295.707
L'Italia in Europa e nel mondo	CP	180.000.000	180.000.000	180.000.000
	CS	180.000.000	180.000.000	180.000.000
Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale	CP	180.000.000	180.000.000	180.000.000
	CS	180.000.000	180.000.000	180.000.000
TOTALE	CP	7.855.116.565	7.838.080.715	7.375.242.438
	CS	8.210.086.177	7.838.080.715	7.375.242.438

5. GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici sono stati assegnati ai titolari dei Centri di Responsabilità con direttiva ministeriale 9 gennaio 2012, n. 3.

Nella logica dell'*albero della performance*, illustrata al paragrafo 3.2., essi afferiscono alle Priorità politiche indicate nell'Atto di indirizzo n. 204/3.3/OIV del 28.02.2011 (che ha dato avvio all'attività programmatoria per l'anno 2012), così come integrate e modificate alla luce dei provvedimenti dell'attuale Governo.

Priorità politica 1 – Sviluppo delle infrastrutture e grandi opere

Aree di intervento:

1. Prosecuzione dell'attività di rilancio della "Legge Obiettivo" e delle Grandi Opere, attraverso la realizzazione degli interventi prioritari in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione, proseguendo, altresì, nelle attività di monitoraggio, con particolare attenzione alle opere programmate per l'EXPO 2015;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici. Potenziamento delle attività di vigilanza in materia;
3. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa" per l'incremento dell'offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le regioni e gli enti locali. Riquilibrificazione organica delle città;
4. Interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei comparti infrastrutturali di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.
6. Attuazione delle nuove misure per le opere di interesse strategico di cui all'art. 41 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito nella legge 22 dicembre 2011, n. 214.

In tale ambito, al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, sono assegnati i seguenti obiettivi strategici :

- *Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie*
- *Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche*
- *Attuazione del Piano di edilizia abitativa, interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007 - 2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud”*

Priorità politica 2 – Incremento di efficienza nel sistema dei trasporti

Aree di intervento:

1. Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto, anche attraverso una maggiore competizione fra gli operatori, ai fini di una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
2. Interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale, anche alla luce delle nuove norme introdotte con il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216;
3. Sostegno del trasporto marittimo, con riguardo alle autostrade del mare, al potenziamento degli impianti e dei servizi portuali, allo sviluppo dell'intermodalità, all'ampliamento dell'autonomia funzionale delle autorità portuali con contestuale potenziamento del controllo ministeriale. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;
4. Rafforzamento delle misure tese al rilancio del trasporto aereo, nell'ambito di un Master Plan dell'offerta aeroportuale quale Piano di Impresa Paese nel settore;
5. Riassetto delle Società Controllate e degli organismi operanti nei settori dei servizi di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

In tale ambito, al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici sono assegnati i seguenti obiettivi strategici:

- *Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali*
- *Miglioramento dei servizi di trasporto*

Priorità politica 3 - Sicurezza

Aree di intervento:

1. Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto, in particolare nella modalità stradale;
2. Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture e nei cantieri;
3. Vigilanza delle coste;
4. Salvaguardia della vita umana in mare.

In tale ambito, al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, è assegnato l'obiettivo strategico:

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

Al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sono assegnati i seguenti obiettivi strategici:

- *Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti*
- *Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo*

Al Consiglio superiore dei lavori pubblici, sono assegnati i seguenti obiettivi strategici :

- *Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale*
- *Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio*
- *Miglioramento dei processi autorizzatori e dei controlli alla luce del federalismo e della semplificazione del sistema delle costruzioni;*
- *Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano*
- *Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione*

Al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, sono assegnati i seguenti obiettivi strategici :

- *Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo*
- *Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse*

Priorità politica 4 – Ammodernamento del Ministero

Aree di intervento:

1. Attuazione del ciclo di gestione della performance: programmazione per obiettivi correlati alle risorse, monitoraggio dei risultati, misurazione e

- valutazione della performance organizzativa e individuale, utilizzo dei sistemi premianti, rendicontazione dei risultati all'interno e all'esterno dell'Amministrazione;
2. Ottimizzazione dei costi e dell'efficienza del Ministero, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche in attuazione della revisione del CAD;
 3. Rafforzamento della comunicazione interna ed esterna;
 4. Valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua;
 5. Semplificazione amministrativa, finalizzata anche alla riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie. Diffusione delle buone prassi tra gli uffici.

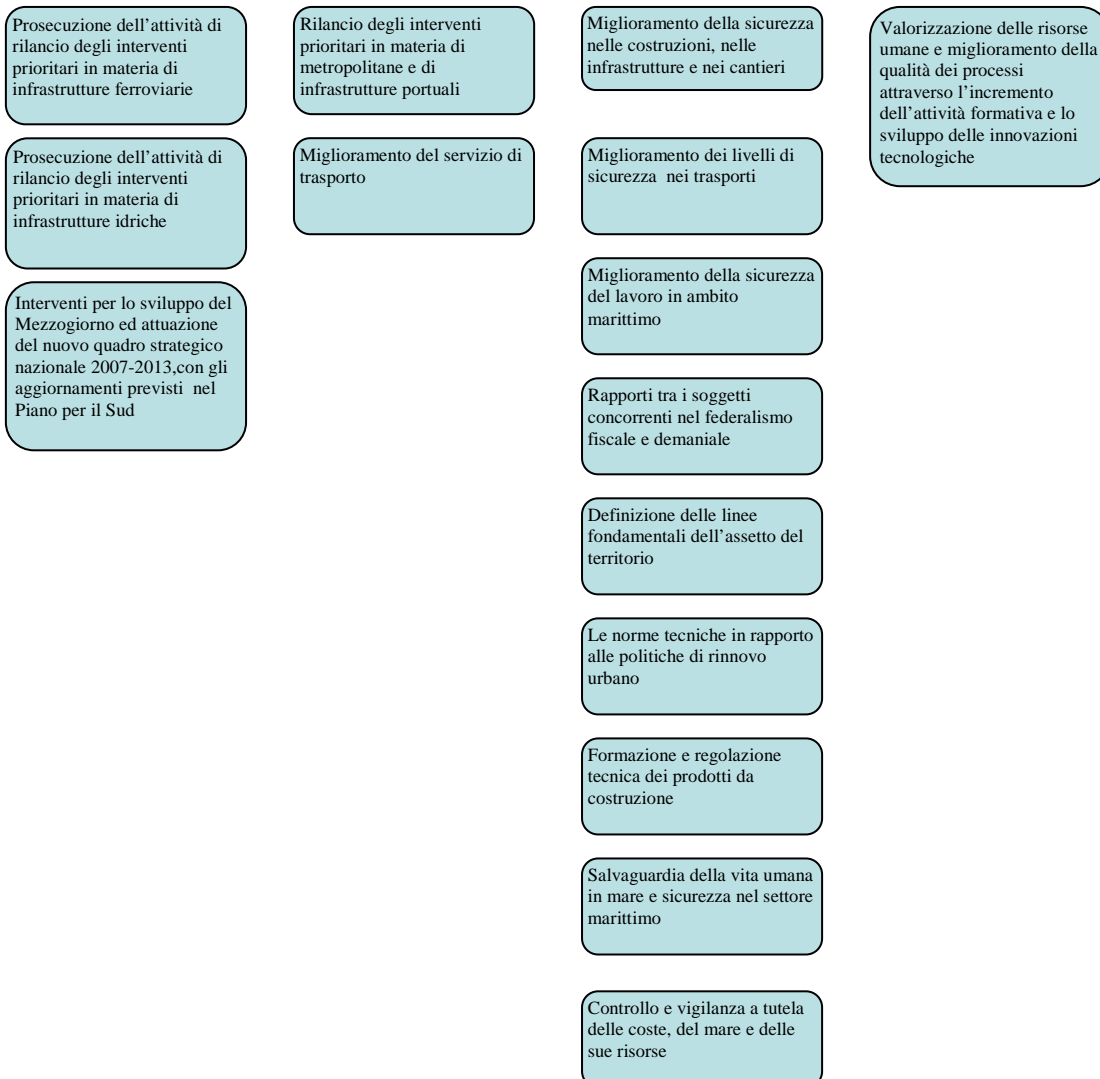
In tale ambito, al Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto è assegnato il seguente obiettivo strategico

- *Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche*

Di seguito, la rappresentazione grafica dell'albero della performance di cui al paragrafo 3.3, con lo sviluppo del livello successivo alle "Aree strategiche", riferito agli obiettivi strategici:



OBIETTIVI STRATEGICI



6. DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI

Ciascuno degli obiettivi strategici indicati al punto 5, è articolato in uno o più obiettivi operativi, così assegnati :

Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale

L'obiettivo strategico: *“Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie”*, è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI, già finanziate ed in corso di esecuzione”*;
- b) *“Realizzazione del tunnel di base del Brennero”*.

L'obiettivo strategico *“Prosecuzione dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche”*, è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso agli interventi relativi alle reti idriche, già finanziate ed in corso di esecuzione”*;
- b) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso agli interventi sulle dighe”*.

L'obiettivo strategico *“Attuazione del Piano di edilizia abitativa, interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo Quadro Strategico Nazionale 2007 – 2013, con gli aggiornamenti previsti nel Piano per il Sud”*, è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere previste nel Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità”*;
- b) *“Implementazione dell'attività di monitoraggio, vigilanza ed impulso sull'attuazione del Piano di edilizia abitativa”*

L'obiettivo strategico *“Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri”*, è articolato in due obiettivi operativi

- a) *“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”*;
- b) *“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”*.

L'obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche”*, è articolato in due obiettivi operativi

- a) *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità”*;
- b) *“Promozione delle pari opportunità - Adozione del Piano triennale per le azioni positive, previsto dal D. Lgs. n. 198/2006”*.

Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici
--

L'obiettivo strategico *“Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali”*, è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Proseguimento dell'attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate alle Autorità portuali, già finanziate e in corso di esecuzione”*;
- b) *“Implementazione delle attività di vigilanza ed impulso alle opere per il miglioramento della mobilità del trasporto rapido di massa, già finanziate ed in corso di esecuzione”*;

L'obiettivo strategico *“Miglioramento dei servizi di trasporto”*, è articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Trasferimento alle Regioni ed agli enti locali di risorse finanziarie per investimenti per il Trasporto pubblico locale ed i servizi ferroviari regionali;”*;
- b) *“Attivazione e funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico locale”*.

L'obiettivo strategico *“Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”*, è articolato in cinque obiettivi operativi:

- a) *“Innalzare il livello di sicurezza nei sistemi di trasporto ad impianti fissi”*;
- b) *“Prosecuzione dei controlli su strada”*;
- c) *“Attività di controllo dei servizi di linea interregionali di competenza statale e sulle imprese esercenti ai sensi del D.Lgs. 285/05”*;
- d) *“Implementazione dell'attività di vigilanza al fine di garantire i requisiti essenziali della sicurezza ferroviaria”*.

L'obiettivo strategico *“Miglioramento della sicurezza del lavoro in ambito marittimo”*, è attuato attraverso l'obiettivo operativo *“Attuazione delle*

disposizioni previste dall'art. 3 del d. lgs. 9 aprile 2008 n. 81 e s.m.i. in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali nonché coordinamento delle disposizioni del decreto con quanto previsto dalla Convenzione dell'organizzazione internazionale sul lavoro marittimo ILO-MCL 2006".

L'obiettivo strategico *"Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche"*, è articolato in tre obiettivi operativi:

- a) *"Realizzazione di una rete di unified communication tra tutte le postazioni di lavoro (PDL) della Direzione Generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione;*
- b) *"Misurazione della Customer Satisfaction degli utenti dei Call Center dell'Ufficio Centrale Operativo;;*
- c) *"Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità".*

Consiglio superiore dei lavori pubblici

L'obiettivo strategico *"Rapporti tra i soggetti concorrenti nel federalismo fiscale e demaniale"*, è attuato attraverso l'obiettivo operativo *"Redazione di un documento di studio sugli effetti del federalismo fiscale (L. 49/2009) nella formulazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio"*;

L'obiettivo strategico *"Definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio"*, attuato attraverso l'obiettivo operativo *"Miglioramento dei processi autorizzatori e dei controlli alla luce del federalismo e della semplificazione del sistema delle costruzioni"*;

L'obiettivo strategico *"Le norme tecniche in rapporto alle politiche di rinnovo urbano "*, attuato attraverso l'obiettivo operativo *"Redazione di linee guida in tema di riqualificazione e ristrutturazione edilizia"*;

L'obiettivo strategico *"Formazione e regolazione tecnica dei prodotti da costruzione"*, attuato attraverso l'obiettivo operativo *"Redazione di un documento ricognitivo delle norme tecniche in tema di conservazione e manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente"*;

L'obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche”* è attuato attraverso l'obiettivo operativo *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità”*.

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

L'obiettivo strategico *“Salvaguardia della vita umana in mare e sicurezza nel settore marittimo”*, è articolato in cinque obiettivi operativi:

- a) *“Mantenimento in efficienza dell'organizzazione SAR;*
- b) *“Controlli in materia di Safety e Security;*
- c) *“Monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo”;*
- d) *“Cooperazione e dialogo con i Paesi del Mediterraneo”;*
- e) *“Gestione del settore concernente il personale marittimo”.*

L'obiettivo strategico *“Controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse”*, articolato in due obiettivi operativi:

- a) *“Vigilanza e controlli sul demanio marittimo, in mare e nei porti;*
- b) *“Tutela dell'ambiente marino, delle risorse ittiche e del patrimonio archeologico sommerso ”;*

L'obiettivo strategico *“Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche”*, attuato attraverso l'obiettivo operativo *“Attuazione delle iniziative previste nel Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità”*.

I contenuti, i risultati attesi, gli indicatori, le azioni da compiere nonché i pesi attribuiti a ciascun obiettivo operativo sono dettagliati nelle schede contenute nell'Allegato tecnico.

6.1 Obiettivi assegnati al personale dirigenziale

Gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale si pongono in stretta correlazione e coerenza con gli obiettivi strategici ed operativi indicati al paragrafo precedente e sono individuati nell'ambito del processo descritto al paragrafo 7.

I contenuti, i risultati attesi ed i relativi *target*, gli indicatori, nonché i pesi attribuiti agli obiettivi conferiti al personale dirigenziale, sono dettagliati nelle schede contenute nell'Allegato tecnico.

7. IL PROCESSO SEGUITO E LE AZIONI DI MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE

7.1 Fasi, soggetti e tempi del processo di redazione del Piano

Sintesi del processo seguito e soggetti coinvolti

	FASE DEL PROCESSO	SOGGETTI COINVOLTI	ARCO TEMPORALE (MESI)												1		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
1	Definizione dell'identità dell'organizzazione	Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza															
2	Analisi del contesto esterno e interno	Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza															
3	Definizione degli obiettivi strategici e delle strategie	Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza															
4	Definizione degli obiettivi e dei piani operativi	Vertice politico, OIV, titolari Centri di Responsabilità, dirigenza, personale															
5	Comunicazione del piano all'interno e all'esterno	OIV															

7.1.1 Programmazione degli obiettivi strategici ed operativi.

L'attività programmatrice ha inizio nel mese di gennaio. L'OIV, sulla scorta del Programma di Governo, della Decisione di Economia e Finanza, della Legge di stabilità, del bilancio di previsione, delle direttive della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dell'ultima direttiva del Ministro, procede ad una prima individuazione delle priorità politiche e alla predisposizione della bozza di lavoro dell'atto di indirizzo. Nei mesi di gennaio e febbraio, nella logica della programmazione partecipata, le priorità politiche e i criteri generali per l'allocatione delle risorse finanziarie – da effettuarsi in sede di formazione dello stato di previsione del Ministero – vengono anticipate, nel corso di appositi incontri di condivisione, ai titolari dei Centri di responsabilità amministrativa, di

seguito “CRA”, al fine di recepirne contributi e suggerimenti volti a garantire:

- la piena armonia tra gli obiettivi previsti dal Programma di Governo e quelli legati all’attività istituzionale del Ministero;
- l’assoluta coerenza fra il ciclo di programmazione strategica e il ciclo di programmazione finanziaria.

Alla fine del mese di febbraio è attuata la “fase discendente”: il Ministro emana l’atto di indirizzo concernente l’individuazione delle priorità politiche da realizzarsi nell’anno successivo.

Il periodo marzo-settembre è dedicato alla messa a punto degli obiettivi da parte dei titolari dei CRA – coadiuvati, nella logica della programmazione partecipata, dall’OIV – che, per garantire l’assoluta coerenza fra il ciclo di programmazione strategica ed il ciclo di programmazione finanziaria, provvedono alla predisposizione contestuale delle Note integrative al bilancio di previsione, illustrandone i contenuti nel corso degli incontri di condivisione. Le Note integrative, infatti, su iniziativa dell’OIV, la collaborazione dei CRA e la condivisione con l’Ufficio Centrale di Bilancio e la Ragioneria Generale dello Stato, sono divenute, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo strumento che consente di riconciliare le Missioni ed i Programmi di cui alla legge n. 196 del 2009, con gli Obiettivi e gli Indicatori di cui al decreto legislativo n. 150 del 2009, così come, peraltro, previsto dall’articolo 21, comma 11, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Gli indicatori, in particolare, sono scelti fra quelli contenuti nel Piano della performance dell’anno finanziario cui si riferiscono le Note integrative e che meglio rappresentano l’Obiettivo ed il Programma cui si riferiscono. Sempre in tema di salvaguardia della coerenza fra il ciclo di bilancio ed il ciclo di programmazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha adottato le necessarie misure di coordinamento fra l’OIV ed il Nucleo di analisi e di valutazione della spesa.

Entro la fine del mese di settembre è attuata la “fase ascendente”: i titolari dei CRA propongono al Ministro gli obiettivi strategici destinati a realizzare le priorità politiche, indicando i conseguenti obiettivi operativi nonché, ove ricorra il caso, i programmi d’azione a questi correlati, previa verifica delle risorse umane, finanziarie, materiali e tecnologiche effettivamente disponibili, anche alla stregua, per quanto attiene alle risorse finanziarie, dei dati contenuti nel progetto di bilancio annuale di previsione.

La proposta dei titolari dei CRA si sostanzia in cinque obiettivi strategici, articolati su un orizzonte triennale. I correlati obiettivi operativi, che individuano le fasi dell'obiettivo strategico che si concludono nell'anno, sono corredati da indicatori che consentono una puntuale misurazione dei risultati conseguiti, fanno riferimento a tempi certi di realizzazione, esplicitano le linee di attività del sistema di controllo di gestione ad essi riferibili.

I mesi di ottobre e novembre sono dedicati alla fase di definitivo "consolidamento" degli obiettivi strategici, che vede impegnati, nella logica di programmazione partecipata, l'OIV e i CRA.

Il mese di dicembre è dedicato alla stesura della direttiva generale sull'attività amministrativa e la gestione per l'anno successivo. La fase di "consolidamento" e la fase di stesura della direttiva risentono dell'andamento dei lavori del disegno di legge di stabilità.

Entro 10 giorni dalla pubblicazione della legge finanziaria, il Ministro emana la direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione, che conclude l'attività di programmazione strategica e dà avvio all'attività di controllo dei risultati. La direttiva generale definisce, nel quadro dei principi generali di parità e di pari opportunità previsti dalla legge, le priorità politiche delineate all'inizio dell'attività di programmazione, traducendole, sulla base delle risorse allocate nel bilancio approvato dal Parlamento, in obiettivi strategici delle unità dirigenziali di primo livello, articolati in obiettivi operativi da raggiungere attraverso programmi di azione e progetti, recanti l'indicazione delle fasi di realizzazione degli obiettivi, delle relative scadenze, delle strutture organizzative coinvolte, delle linee di attività del sistema di controllo di gestione interessate, delle risorse umane e finanziarie e degli indicatori; specifica i meccanismi e gli strumenti di monitoraggio e valutazione dell'attuazione; dà contezza dello stato di realizzazione degli obiettivi contenuti nella precedente direttiva

Il procedimento descritto è riepilogato nella tabella seguente.

FASI	Risultati (<i>intermedi e di base</i>)	ATTORI COINVOLTI	NORMATIVA/STRUMENTI	SCADENZA
Fase discendente	<i>Bozza di lavoro dell'atto di indirizzo</i>	OIV	Programma di Governo DEF Atto di indirizzo precedente Legge di stabilità Bilancio di previsione	31 gennaio
	<i>Bozza definitiva dell'Atto di indirizzo</i>	OIV CRA	Incontri di condivisione	20 febbraio
	Emanazione Atto di indirizzo	Ministro		28 febbraio
Fase ascendente	Proposta obiettivi strategici, operativi programmi d'azione, Indicatori	CRA OIV	Compilazione schede Incontri di condivisione	30 settembre
Consolidamento	Definizione obiettivi strategici, operativi, programmi d'azione ed indicatori	OIV CRA	Esame definitivo schede Incontri di condivisione	30 novembre
Emanazione Direttiva	<i>Predisposizione Direttiva</i>	Ministro OIV		15 dicembre
	Emanazione Direttiva	Ministro	Atto di indirizzo, esiti della fase di consolidamento	10 gennaio

Per l'anno 2012, gli obiettivi strategici ed operativi conferiti con la direttiva ministeriale 9 gennaio 2012, n. 3, non scaturiscono ancora da un processo di programmazione partecipata con gli stakeholder esterni del Ministero, sebbene gli stessi siano stati individuati nell'anno 2011, a conclusione di una complessa attività di analisi svolta in collaborazione con i Centri di Responsabilità Amministrativa interessati, che ha tenuto conto

delle caratteristiche peculiari dell'Amministrazione e della molteplicità delle aree di intervento coinvolte.

All'apertura del tavolo con gli stakeholder esterni, infatti, avrebbe dovuto procedersi, secondo gli intendimenti dell'Amministrazione, in occasione della giornata della trasparenza, che, alla data di redazione del presente Piano, non ha avuto ancora luogo.

Per tale ragione il quadro degli obiettivi conferiti per l'anno 2012 ai Centri di responsabilità amministrativa del Ministero è tuttora associato, in prevalenza, ad un sistema di indicatori di efficienza tecnica, efficienza economica ed efficacia.

All'interno di tale sistema rimane tuttavia confermata, per taluni obiettivi, la previsione di “*target*” correlati allo stato di avanzamento “fisico” di alcune opere infrastrutturali o la “quantità” di servizi prodotti, con i quali si è inteso tracciare il percorso per la definizione, nei prossimi esercizi, di nuovi indicatori di “outcome” e strumenti di valutazione del grado di soddisfazione dei destinatari delle attività e dei servizi.

7.1.2 Programmazione degli obiettivi delle strutture organizzative

In coerenza con i tempi e le fasi della programmazione strategica, ha luogo la programmazione degli obiettivi delle strutture organizzative.

Entro la metà del mese di ottobre, il dirigente di seconda fascia, d'intesa col proprio personale, definisce le proposte di obiettivi da assegnare alla struttura e da perseguire nell'anno successivo, previo censimento delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili.

Tali proposte sono formulate tenendo conto delle linee di attività di maggiore rilevanza tra quelle svolte dall'unità organizzativa, desumibili dal sistema informativo per il controllo di gestione (SIGEST). Può trattarsi di linee di attività correlate sia ad obiettivi strutturali sia ad obiettivi strategici.

Le proposte sono presentate al dirigente di prima fascia e con lo stesso condivise entro la fine del mese di ottobre, con l'indicazione dei pesi rispetto ai quali è definito il calcolo per la valutazione dei risultati.

Entro il mese di novembre, i dirigenti di prima fascia consolidano gli obiettivi con i titolari dei CRA, procedendo, in particolare:

- alla verifica della significatività degli obiettivi proposti;

- alla individuazione di eventuali obiettivi trasversali, ovvero di obiettivi che abbiano implicazioni sulle attività svolte da altri;
- all'eventuale definizione, a partire dalle considerazioni precedenti, di un insieme di obiettivi nuovi e di obiettivi suscettibili di variazione, da rinegoziare con i dirigenti di seconda fascia;
- alla definitiva approvazione degli obiettivi.

Nel mese di dicembre, i titolari del CRA ed i dirigenti di prima fascia predispongono le bozze delle direttive per l'assegnazione di obiettivi e risorse, rispettivamente, ai dirigenti di prima fascia e ai dirigenti di seconda fascia.

Entro 10 giorni dall'emanazione della Direttiva ministeriale concernente gli indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, i titolari dei CRA emanano la direttiva per l'assegnazione delle risorse ai dirigenti di prima fascia, precisando, contestualmente, gli obiettivi oggetto di valutazione ed i pesi relativi.

Entro 10 giorni dall'emanazione del decreto dei titolari dei CRA, i dirigenti di prima fascia emanano la direttiva per l'assegnazione delle risorse alle proprie unità organizzative, precisando gli indicatori degli obiettivi oggetto di valutazione ed i pesi relativi.

Entro il successivo 31 gennaio, il Ministro emana il Piano della performance, che contiene gli obiettivi di tutte le direttive emanate.

I medesimi obiettivi, corredati dagli indicatori e dai pesi corrispondenti, sono inseriti nel Sistema di controllo di gestione (SIGEST) per le successive fasi di monitoraggio, misurazione e valutazione.

7.2 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI BILANCIO

Al fine di assicurare la coerenza ed il collegamento tra gli obiettivi presenti nel Piano della performance e la programmazione economico-finanziario e di bilancio, richiesti sia dal D.Lgs. n.150 del 2009⁵, nel corso della programmazione che segue alla "fase discendente", fissata per il periodo marzo – settembre, si tiene conto delle proposte dell'Amministrazione al

⁵ Cfr. art. 4, comma 2, lettera b), articolo 5, comma 2, lettera g, articolo 10, comma 1, lettera a).

MEF, in vista della stesura delle note integrative. Nella “fase ascendente”, fissata per la fine del mese di settembre, i titolari dei CRA, nel proporre al Ministro gli obiettivi strategici destinati a realizzare le priorità politiche, tengono conto, per quanto attiene alle risorse finanziarie, dei dati contenuti nelle note integrative trasmesse ai fini della composizione del progetto di bilancio annuale di previsione. Nelle fasi di “consolidamento” e di successiva stesura della direttiva annuale, fissate per i mesi di novembre e dicembre, si tiene conto dell’andamento dei lavori del disegno di legge di stabilità.

Ciò consente di inserire, in ciascuna scheda di programmazione contenuta nel Piano della performance, le risorse finanziarie ed il macro obiettivo di nota integrativa, cui afferiscono gli obiettivi contenuti nella scheda.

Inoltre, allo scopo di garantire il collegamento tra gli indicatori inseriti nella Nota integrativa al bilancio di previsione ed *“il sistema di indicatori e obiettivi adottati da ciascuna amministrazione per le valutazioni previste dalla legge 4 marzo 2009, n. 15, e dai successivi decreti attuativi”*, così come previsto dall’articolo 21, comma 11, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, gli indicatori riportati nella Nota integrativa sono scelti fra quelli contenuti nel Piano della performance dell’anno finanziario cui si riferiscono le Note integrative e che meglio rappresentano l’Obiettivo ed il Programma cui sono associati.

7.3 AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLA PERFORMANCE

Il ciclo di gestione della performance è stato introdotto nella struttura organizzativa del Ministero nella seconda metà del 2009, con l’attività di programmazione degli obiettivi 2010 sfociata nel Piano della performance approvato con decreto n. 66 del 29 gennaio 2010.

Il grado di maturità ed il livello di assimilazione delle modalità operative si differenziano in relazione alle singole fasi di cui il ciclo si compone.

7.3.1. Prima fase. Definizione e assegnazione degli obiettivi che si intendono raggiungere, dei valori attesi di risultato e dei rispettivi indicatori

La fase risulta completamente assorbita dal personale dirigenziale, oggetto di due tornate formative, nel 2009 e nel 2010, a cura dell’OIV.

7.3.2. Seconda fase. Collegamento tra gli obiettivi e l'allocazione delle risorse

La fase è ormai completamente stabilizzata, come si è già specificato al paragrafo 7.2, al quale si rinvia.

7.3.3 Terza fase. Monitoraggio in corso di esercizio e attivazione di eventuali interventi correttivi

La fase è ormai completamente stabilizzata, anche a motivo del fatto che il sistema di controllo di gestione è attivo dal 2004 e che i connessi meccanismi di monitoraggio sono stati integralmente assorbiti dal personale, nell'arco dei sette anni di utilizzazione del sistema.

L'OIV effettua il monitoraggio dell'attuazione della direttiva generale per l'attività amministrativa e la gestione, acquisendo ogni trimestre, per il tramite del sistema di controllo strategico (SISTRA), i dati necessari dai CRA.

Il monitoraggio rileva, nel corso dell'esercizio ed alla fine dello stesso, lo stato di realizzazione degli obiettivi, identificando gli eventuali scostamenti, le relative cause e gli interventi correttivi adottati, allo scopo di valutare l'adeguatezza delle scelte compiute in sede di attuazione dei piani, programmi e altri strumenti di determinazione dell'indirizzo politico, in termini di congruenza tra risultati conseguiti e obiettivi raggiunti.

Nei mesi di aprile, luglio, ottobre e gennaio, l'OIV, nella logica della valutazione partecipata, sottopone, nel corso di appositi incontri, gli esiti del monitoraggio di periodo a ciascun CRA, allo scopo di approfondire le cause degli scostamenti e le modalità degli interventi correttivi adottati, nonché al fine di acquisire la documentazione a sostegno ritenuta necessaria, prima di riferirne gli esiti al Ministro.

In coerenza con i tempi e le fasi della misurazione e valutazione degli obiettivi strategici, ha luogo la misurazione e valutazione degli obiettivi assegnati alle strutture organizzative ed inseriti nel Sistema di controllo di gestione.

I responsabili delle unità organizzative, i dirigenti di prima fascia e i titolari dei CRA effettuano il monitoraggio degli obiettivi conferiti alle unità

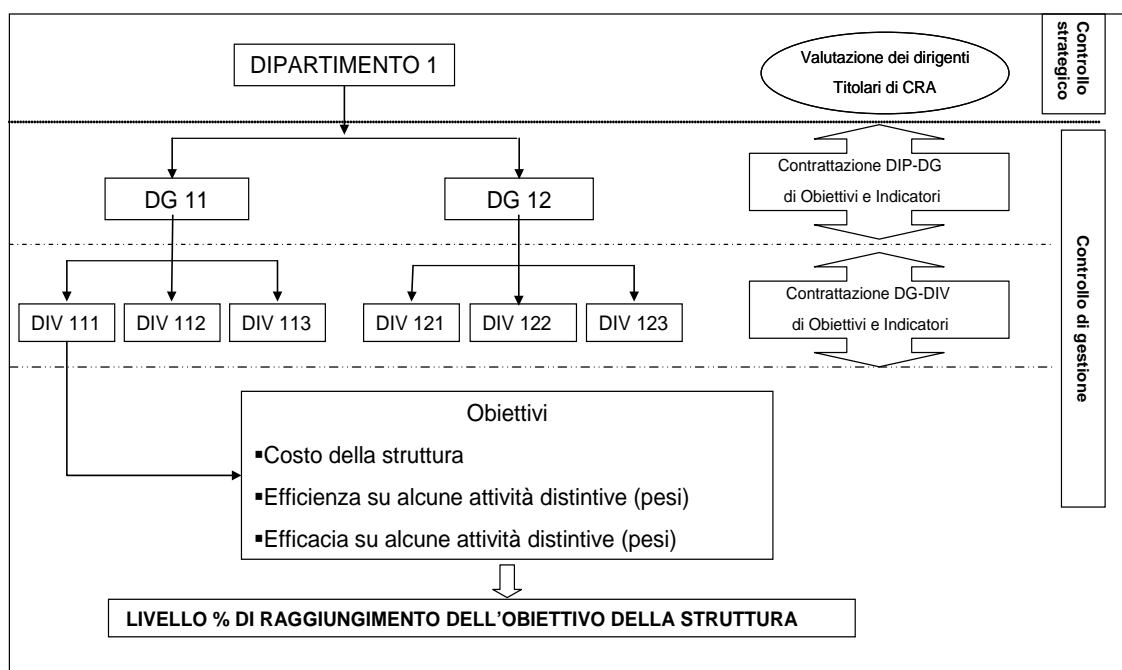
organizzative di competenza, acquisendo ogni trimestre, per il tramite del sistema informativo per il controllo di gestione (SIGEST), i dati necessari.

7.3.4. Quarta fase. Misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale.

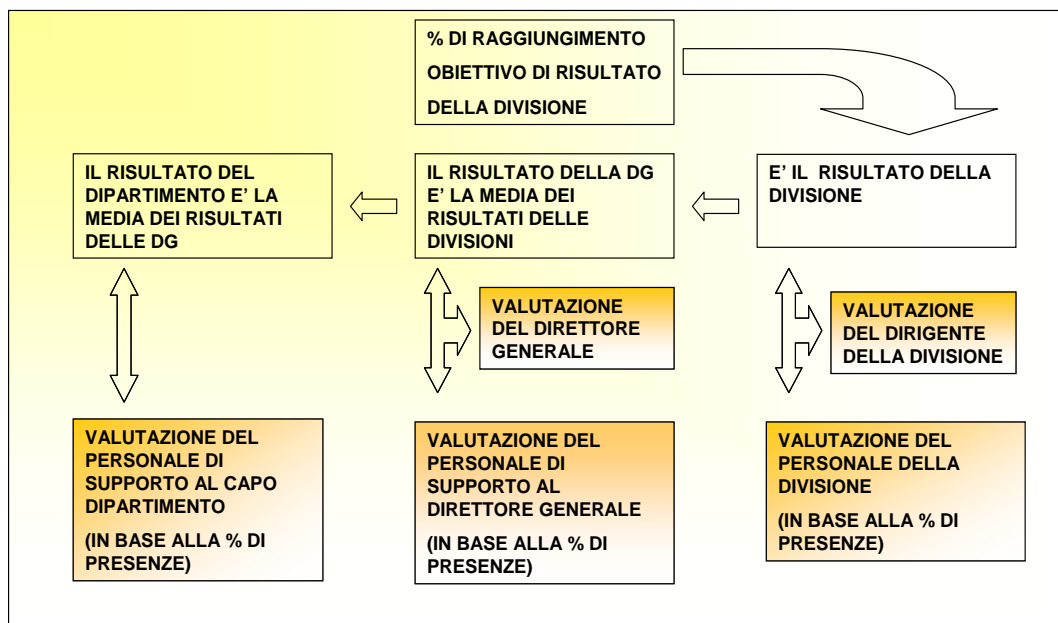
La valutazione della performance organizzativa è effettuata dall'OIV, all'esito del monitoraggio finale, estraendo i risultati dal SIGEST, in forma di percentuale di raggiungimento degli obiettivi programmati, ed attribuendoli:

- in via diretta, alle strutture organizzative cui si riferiscono;
 - quale media dei risultati, alla Direzione generale cui afferiscono;
- con le modalità e nei tempi fissati dal Sistema di misurazione e valutazione della performance del Ministero.

La misurazione e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi dei dirigenti di prima e di seconda fascia e del personale con qualifica non dirigenziale avvengono con gli strumenti e le modalità operative del controllo di gestione.



Il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati all'unità organizzativa ha effetto diretto sulla valutazione individuale dei dirigenti di prima e di seconda fascia e del personale con qualifica non dirigenziale.



A tale scopo, all'esito del monitoraggio finale, entro il 28 gennaio, i responsabili delle unità organizzative predispongono una sintetica relazione sull'attività svolta nel corso dell'anno, tesa ad illustrare, in particolare, le motivazioni del mancato o parziale conseguimento degli obiettivi assegnati.

Di tali motivazioni tengono conto i Dirigenti, ai fini della valutazione individuale.

Il modello di valutazione dei comportamenti organizzativi dei dirigenti titolari di centro di responsabilità e dei dirigenti di prima e di seconda fascia prevede descrittori relativi:

- al contributo organizzativo ed alla gestione delle risorse;
- all'integrazione personale nell'organizzazione;
- al problem solving.

Il modello di valutazione dei comportamenti organizzativi del personale con qualifica non dirigenziale prevede descrittori relativi:

- alla collaborazione interfunzionale;
- alla flessibilità;
- alla gestione della comunicazione;
- alla gestione della relazione;
- alla tempestività;
- all'accuratezza;

- allo sviluppo ed alla condivisione della conoscenza;
- all'analisi e alla soluzione dei problemi.

La valutazione complessiva della performance individuale è espressa in forma numerica come somma del punteggio attribuito al grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati (massimo 75 punti) e del punteggio attribuito alla valutazione dei comportamenti organizzativi (massimo 25 punti).

Il dirigente o il responsabile di ciascuna unità organizzativa compila una graduatoria delle valutazioni individuali, distribuendo il personale di qualifica non dirigenziale nei livelli di performance previsti all'articolo 19 del decreto. L'attribuzione del personale valutato nei livelli di performance, d'intesa fra il dirigente generale e i dirigenti o i responsabili delle unità organizzative da esso dipendenti, sentito l'OIV, può essere effettuata, in casi particolari opportunamente giustificati, a livello di direzione generale.

8. IL PROGRAMMA TRIENNALE PER LA TRASPARENZA E L'INTEGRITA'

Il primo Programma triennale per la trasparenza e l'integrità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riferito al triennio 2011-2013, è stato approvato con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 30, registrato dalla Corte dei Conti, Ufficio di controllo atti Ministeri delle infrastrutture ed assetto del territorio, Reg. n. 4, Foglio n. 74, il 13 aprile 2011.

Esso contiene, ai sensi degli articoli 11, comma 2, e 15, comma 2, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, di seguito Decreto, le iniziative adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per garantire la trasparenza e la rendicontazione della performance, nonché lo sviluppo della cultura dell'integrità.

Il Programma è stato redatto seguendo le "Linee guida per la predisposizione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità", emanate dalla CiVIT con Delibera n. 105 del 15 ottobre 2010, ha ricevuto l'approvazione del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, che, nella riunione del 27 gennaio 2011, ha espresso all'unanimità parere favorevole, evidenziando la "conformità al quadro normativo di riferimento con previsione di elementi migliorativi rispetto alla mera applicazione dello stesso", è stato approvato con decreto ministeriale 31 gennaio 2011, n. 30, registrato dalla Corte dei Conti, Ufficio di controllo atti Ministeri delle

infrastrutture ed assetto del territorio, Reg. n. 4, Foglio n. 74, il 13 aprile 2011.

L'Organismo indipendente di valutazione della performance è il referente del Programma. Svolge i compiti ad esso assegnati dal Programma medesimo, monitora l'attuazione delle iniziative in esso previste, relaziona sullo stato di attuazione, con cadenza semestrale, all'organo di indirizzo politico-amministrativo, ed, in attuazione dell'articolo 14, comma 4, lettera g), del D.Lgs. n. 150 del 2009, decreto, "promuove e attesta l'assolvimento degli obblighi relativi alla trasparenza e all'integrità".

9. STANDARD DI QUALITÀ DEI SERVIZI EROGATI

L'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 20 dicembre 2009, n.198, concernente l'attuazione dell'articolo 4 della legge 4 marzo 2009, n.15 in materia di ricorso per l'efficienza delle amministrazioni e dei concessionari di servizi pubblici, prevede che i titolari di interessi giuridicamente rilevanti ed omogenei per una pluralità di utenti e consumatori possono agire in giudizio, nei confronti delle amministrazioni pubbliche e dei concessionari di servizi pubblici, se derivi una lesione diretta, concreta ed attuale dei propri interessi dalla violazione di termini o dalla mancata emanazione di atti amministrativi generali obbligatori e non aventi contenuto normativo da emanarsi obbligatoriamente entro e non oltre un termine fissato da una legge o da un regolamento, nonché dalla violazione degli obblighi contenuti nelle carte di servizi ovvero dalla violazione di standard qualitativi ed economici stabiliti, per i concessionari di servizi pubblici, dalle autorità preposte alla regolazione ed al controllo del settore e, per le pubbliche amministrazioni, definiti dalle stesse in conformità alle disposizioni in materia di performance contenute nel decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, coerentemente con le linee guida definite dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 13 del medesimo decreto legislativo n. 150/2009 e secondo le scadenze temporali dallo stesso previste.

La delibera 24 giugno 2010, n.88, della Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche, recante "Linee guida per la definizione degli standard di qualità" ha proposto un metodo per la misurazione della qualità dei servizi, coerente con le previsioni di cui

al decreto legislativo n. 150/2009 e, in particolare, un percorso volto alla definizione di standard di qualità ai sensi dell'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo n.198/2009. Ha, altresì, previsto che i ministeri dovessero adottare gli standard sopra indicati entro la scadenza del 31 dicembre 2010, ai fini del loro inserimento nel Piano della performance di cui all'articolo 10 del decreto legislativo n.150/2009, da adottarsi, annualmente, entro il 31 gennaio, specificando la struttura organizzativa interna deputata a ricevere la diffida ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo n. 198/2009;

L'articolo 7 del menzionato decreto legislativo n.198/2009, rubricato "Norma transitoria", in ragione della necessità di definire in via preventiva gli obblighi contenuti nelle carte di servizi e gli standard qualitativi ed economici di cui all'articolo 1, comma 1, del medesimo decreto legislativo, e di valutare l'impatto finanziario e amministrativo degli stessi nei rispettivi settori, prevede che la concreta applicazione dello stesso decreto alle amministrazioni ed ai concessionari di servizi pubblici è determinata, anche progressivamente, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e di concerto, per quanto di competenza, con gli altri Ministri interessati.

Al fine di dare attuazione alle disposizioni citate e nelle more dell'attuazione delle disposizioni in materia dei medesimi standard di cui ai citati articoli 28 del decreto legislativo n.150/2009 e 7 del decreto legislativo n.198/2009, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato il percorso metodologico per l'individuazione degli stessi in base alle previsioni della suindicata delibera n. 88/2010, individuando, con decreto ministeriale 24 dicembre 2010, n. 460/7.5/OIV, una prima *tranche* di servizi e relativi standard qualitativi.

Il suddetto decreto ministeriale, unitamente alle tabelle recanti gli standard di cui sopra, è pubblicato sul sito istituzionale del Ministero.