

Primo quadrimestre anno 2008

PAGINA BIANCA

Quadro sinottico priorità politiche e obiettivi strategici in relazione alla
nuova struttura del bilancio per missioni e programmi
(direttiva ministeriale del 22 gennaio 2008)

PRIORITÀ POLITICA (Atto indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF del 5.6.2007, n. 21)	PROGRAMMA (Circolare MEF del 5.6.2007, n. 21)	OBIETTIVO STRATEGICO
Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità	13. Diritto alla mobilità	13.2. Logistica e in- termodalità nel tra- sporto	Riequilibrio modale nel- l'ambito della politica dei trasporti
		13.4. Sviluppo e si- curezza del tra- sporto aereo	Miglioramento del servi- zio di trasporto aereo
		13.5. Sviluppo e si- curezza del trasporto ferroviario	Sostegno al trasporto com- binato e al trasporto di merci pericolose per fer- rovie
		13.6. Sviluppo della mobilità locale	Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadi- ni e dei pendolari
		13.7. Sviluppo e si- curezza della navi- gazione e del tra- sporto marittimo	Realizzazione del nuovo sistema di finanziamento degli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servi- zi nei porti e nei collega- menti per i porti
			Ottimizzazione delle ri- sorse pubbliche impiegate per assicurare la con- tinuità territoriale
			Miglioramento del ser- vizio di trasporto marit- timo

PRIORITÀ POLITICA (Atto indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF del 5.6.2007, n. 21)	PROGRAMMA (Circolare MEF del 5.6.2007, n. 21)	OBIETTIVO STRATEGICO
Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità	32. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.1 Indirizzo politico	Predisposizione del P. G.M. e attivazione dei sistemi informativi di supporto, monitoraggio e valutazione interventi
	32. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.3. Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	Ottimizzazione dei costi del Ministero ed incremento dell'efficienza interna
			Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative
Sicurezza nei trasporti	7. Ordine pubblico e sicurezza	7.7. Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste	Consolidamento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare
			Miglioramento dei livelli di controllo e vigilanza delle coste
			Potenziamento delle attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela della biodiversità
	13. Diritto alla mobilità	13.1. Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto stradale
		13.5. Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto ferroviario

Riepilogo obiettivi strategici con fasi in scadenza nel I quadrimestre 2008

1. Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale

OBIETTIVO STRATEGICO

Sostegno al trasporto combinato ed al trasporto di merci pericolose per ferrovia

Si è proceduto ad effettuare le istruttorie finalizzate alla determinazione degli incentivi e dei contributi spettanti alle imprese preposte al trasporto combinato ed al trasporto di merci pericolose per ferrovia secondo la normativa vigente.

OBIETTIVO STRATEGICO

Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto stradale

Al fine di garantire il rispetto delle norme del codice della strada ed innalzare i livelli di sicurezza, si è proceduto all'implementazione dell'attività ispettiva presso le officine di revisione automobilistica, le agenzie STA e le sedi per il recupero punti patenti di guida. Nel settore del trasporto pubblico locale si è predisposto un piano di riparto delle risorse destinate all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza delle metropolitane.

OBIETTIVO STRATEGICO

Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle modalità di trasporto ferroviario

Sono stati stipulati accordi di programma tra il Ministero e le aziende ferroviarie in gestione commissariale governativa, al fine di realizzare opere di ammodernamento tecnologico di sistemi di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, nonché di quelli installati a bordo dei materiali rotabili.

OBIETTIVO STRATEGICO

Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative

Si sono acquisiti i dati necessari al sistema di gestione Sigest e Sicont al fine di pianificare e controllare l'attività istituzionale del Ministero e gestire la contabilità economica analitica per centri di costo.

2. Dipartimento per i trasporti aereo, marittimo, per gli affari generali, il personale e i servizi informativi

OBIETTIVO STRATEGICO: *Realizzazione del nuovo sistema di finanziamento degli investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti per i porti.*

Si è predisposto uno schema di decreto interministeriale per la definizione delle modalità attuative della partecipazione alla riscossione dei tributi erariali, del trasferimento dei fondi, dei criteri di destinazione delle risorse e del monitoraggio degli interventi.

OBIETTIVO STRATEGICO: *Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative.*

Si sono acquisiti i dati necessari al sistema di gestione Sigest e Sicont al fine di pianificare e controllare l'attività istituzionale del Ministero e gestire la contabilità economica analitica per centri di costo.

3. Comando generale del corpo delle capitanerie di porto

OBIETTIVO STRATEGICO: *Consolidamento dell'organizzazione tecnica ed operativa per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare.*

Si è incrementata l'attività di addestramento degli equipaggi e del personale delle sale operative, nonché l'attività di mantenimento in efficienza dei mezzi navali, aerei e terrestri per assicurare la necessaria disponibilità di intervento in caso di soccorso in mare. Nel contempo, sono proseguiti gli interventi finalizzati ad assicurare livelli più elevati di safety e security, sia mediante la formazione specialistica del personale del settore, che attraverso verifiche e controlli del naviglio nazionale e straniero. Sono state intensificate le azioni in mare e lungo le coste per arginare il fenomeno migratorio.

OBIETTIVO STRATEGICO: *Implementazione dei livelli di controllo e vigilanza delle coste.*

Si è implementata l'attività di ispezioni demaniali marittime contro l'abusivismo e per il rispetto delle clausole concessorie, oltreché di controllo preventivo e repressivo sulla navigazione da diporto, al fine di garantirne un regolare svolgimento. Sono proseguiti i controlli sul litorale marittimo destinato all'attività turistico balneare per la tutela dei bagnanti.

OBIETTIVO STRATEGICO: *Potenziamento delle attività finalizzate alla protezione dell'ambiente marino e alla tutela della biodiversità.*

Sono stati potenziati i controlli in mare e a terra per la difesa dell'ambiente marino dall'inquinamento: le unità navali hanno effettuato interventi di vigilanza e controllo sia nelle aree marine protette, sia per la tutela dei beni archeologici sommersi.

Inoltre, sono stati incrementati i controlli in mare e nei punti di sbarco, di vendita e di commercializzazione del pescato, a tutela delle risorse idriche. Particolare rilievo è stato dato alla formazione specialistica del personale da adibire al settore (ispettori di pesca).

OBIETTIVO STRATEGICO: *Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative.*

Si sono acquisiti i dati necessari al sistema di gestione Sigest e Sicont al fine di pianificare e controllare l'attività istituzionale del Ministero e gestire la contabilità economica analitica per centri di costo.

ex Ministero delle Infrastrutture

- *Parte prima: Rapporto di performance anno 2007*
- *Parte seconda: Primo quadrimestre anno 2008*

PAGINA BIANCA



Ministero delle Infrastrutture

Servizio di Controllo Interno

RAPPORTO DI PERFORMANCE

ANNO 2007

PAGINA BIANCA



Ministero delle Infrastrutture

Premessa

Con la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 marzo 2007, è stata evidenziata l'esigenza di comunicare all'esterno delle Amministrazioni le informazioni riguardanti il grado di raggiungimento degli obiettivi strategici e l'utilizzo delle risorse assegnate con l'emanazione, da parte di ciascun Ministro, della "Direttiva ministeriale per gli indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione".

Il Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato, sulla base delle proposte elaborate dai Secin, riuniti in tre gruppi di lavoro, ha predisposto uno schema per la elaborazione del *Rapporto di performance* evidenziando che lo stesso è redatto sulla base delle informazioni derivanti dal monitoraggio finale, ai fini della comunicazione esterna all'amministrazione. Il Comitato ha precisato che tale documento deve essere redatto con un linguaggio semplice ed efficace e contenere elementi utili per far conoscere al *Parlamento* e agli *stakeholders* il grado di conseguimento degli obiettivi strategici e l'utilizzo delle risorse assegnate.

Il presente documento, stilato sulla base delle linee guida del Comitato tecnico-scientifico, costituisce la prima stesura del *Rapporto di performance* del Ministero delle infrastrutture e, nonostante i notevoli sforzi profusi, contiene inevitabilmente tutti i limiti connessi all'avvio di ogni nuova iniziativa.

Purtuttavia, si ritiene che questo elaborato, lungi dall'essere considerato completamente esaustivo nei confronti degli intenti che si propone, costituisca un importante punto di partenza, suscettibile di un notevole livello di perfezionamento, nel processo di rendicontazione all'utenza esterna delle attività svolte dall'amministrazione ed dei conseguenti risultati raggiunti.

1. Quadro generale di riferimento e priorità politiche

Nel presente documento viene illustrata l'attività svolta dal Ministero delle Infrastrutture nel corso dell'anno 2007.

E' necessario precisare che la struttura organizzativa del Ministero, nel corso del 2007, trova il suo fondamento nel decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2006, n. 233, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri". Il suddetto decreto legge ha soppresso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sorto con la precedente legislatura, e istituito i due nuovi Dicasteri delle infrastrutture e dei trasporti.

Al Ministero delle infrastrutture sono state trasferite le funzioni attribuite all'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'articolo 42, comma 1, lettere *a)*, *b)*, *d-ter)*, *d-quater)* e, per quanto di competenza, *d-bis)* del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

Inoltre con il D.P.C.M. del 5 luglio 2006, così come modificato ed integrato dal D.P.C.M. del 5 aprile 2007, sono stati individuati i compiti e le articolazioni del Ministero delle infrastrutture, secondo la nuova missione istituzionale, facendone derivare un dicastero in cui si è inteso concretizzare la totalità delle politiche infrastrutturali del Paese, dalla pianificazione alla realizzazione, superando così una concezione che precedentemente vedeva le competenze in materia infrastrutturale attribuite a più amministrazioni.

La nuova politica di sviluppo del territorio ha puntato sul rilancio delle infrastrutture attraverso tre azioni fondamentali: programmare, realizzare e vigilare.

E' stata data importanza primaria ai collegamenti ferroviari, aeroportuali e portuali, al completamento delle opere strategiche in corso, ai raccordi tra le reti locali e nazionali, alla diffusione e all'utilizzo delle nuove tecnologie logistiche così come alla realizzazione di una rete di infrastrutture logistiche e di trasporto per lo sviluppo e la modernizzazione del Paese.

L'Amministrazione è riuscita a conciliare un'equilibrata ma innovativa pianificazione per l'utilizzo di non illimitate risorse a fronte di una molteplicità di esigenze infrastrutturali.

Alla luce del mutato quadro normativo e politico, sulla base del nuovo assetto ministeriale e tenuto conto delle proposte formulate dai Centri di responsabilità amministrativa, in data 4 agosto 2006 è stato emanato l'atto di indirizzo politico contenente le priorità politiche necessarie a fornire nuovi elementi di

programmazione strategica relativamente all'anno 2007, ai fini della definizione degli obiettivi strategici direttamente collegati sia al programma di Governo, sia legati all'attività istituzionale del Ministero.

La priorità politica: *“Sviluppo delle infrastrutture e Opere strategiche”* ha interessato gli obiettivi volti alla programmazione e alla realizzazione delle grandi opere e delle infrastrutture nazionali e internazionali in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, edilizia statale, infrastrutture idrauliche, anche, in coerenza con il “Piano generale dei trasporti e della logistica”; all'assetto e alla difesa del territorio e al miglioramento della qualità della vita nelle città, agli interventi per il riequilibrio idrogeologico; agli interventi di razionalizzazione, potenziamento ed integrazione delle infrastrutture nelle aree sottoutilizzate e al potenziamento delle attività e delle misure di prevenzione, di controllo e di dissuasione degli abusi edilizi, nonché dei piani di recupero del territorio.

La priorità politica: *“Sicurezza”*, ha interessato gli obiettivi volti al potenziamento della sicurezza nelle infrastrutture.

La priorità politica: *“Ammodernamento e riconfigurazione organizzativa delle strutture ministeriali”*, ha interessato gli obiettivi volti alla semplificazione e la ridefinizione delle procedure amministrative anche alla luce del nuovo assetto funzionale, all'ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, attraverso l'adozione di ulteriori strumenti tecnologici, all'attivazione del sistema informatico per la contabilità analitica per centri di costo e alla valorizzazione delle risorse interne e al miglioramento della qualità del lavoro anche attraverso l'attività di formazione continua.

Il disegno generale di programmazione ha puntato su tre aspetti decisivi per lo sviluppo del Paese: la mobilità, la città e la casa.

Riguardo la mobilità, si è cercato di potenziare il sistema infrastrutturale assicurando idonee condizioni di accessibilità territoriale mediante l'interconnessione con le grandi direttrici di traffico internazionale, nonché condizioni di migliore equilibrio modale dei sistemi di trasporti.

Attraverso una politica nazionale per le città si cercato di riconoscere a quest'ultime, intese come un'unica infrastruttura di contesto, il ruolo di motore per uno sviluppo che contrasti il degrado ed elevi i livelli di sicurezza.

In tale ambito si sono inserite le politiche per la residenza tese prevalentemente ad accrescere la disponibilità di alloggi, realizzabili non solo con risorse pubbliche, ma anche attraverso schemi di partenariato pubblico-privato.

Poiché le tre linee d'azione, pur connotate dalle loro specificità, sono strettamente interrelate, hanno operato in stretta sinergia e complementarietà; le opere in cui si sostanziano sono state racchiuse nel Programma delle Infrastrutture Strategiche articolato in due gruppi di interventi: le infrastrutture strategiche e le infrastrutture di completamento.

Tale processo di sviluppo è stato favorito da un'intensa attività, da parte dell'Amministrazione, di riordino legislativo di settore finalizzato a garantire una migliore tutela e sicurezza del lavoro ed ad aprire maggiormente il mercato dei contratti pubblici ad una concorrenza effettiva tra gli operatori economici. In tal senso sono stati potenziati gli strumenti di trasparenza delle procedure, accentuando le occasioni di verificabilità della legalità della condotta sia degli operatori economici, sia delle stazioni appaltanti e di ogni altro attore a qualunque titolo istituzionalmente coinvolto nel settore. Si è cercato, pertanto, di snellire le procedure, eliminare l'eccesso di regolazione inutile e non funzionale al conseguimento degli obiettivi di una reale concorrenza e tutela dei diversi fruitori ed implementare una potenziata e qualificata attività di vigilanza.

Grande impegno è stato anche dedicato allo sviluppo infrastrutturale del mezzogiorno d'Italia; con il Contratto di programma RFI sono stati stanziati fondi per la cantierizzazione di opere ferroviarie al sud e con l'approvazione del PON, sono stati impegnati ed investiti fondi per la realizzazione di progetti stradali, ferroviari, portuali ed interportuali nel meridione.

Inoltre, si elencano sinteticamente i principali risultati ottenuti nei diversi settori di interesse del dicastero.

- E' stato approvato il Piano degli investimenti Anas che grazie agli stanziamenti assegnati dalla legge finanziaria e dal decreto legge 159/2007, ha attivato appalti per circa 3 miliardi.
- Con il contratto di programma sottoscritto con l'ANAS sono stati previsti investimenti attivabili per nuove opere e manutenzione straordinaria.
- Riguardo la gestione della rete idrica, sono stati programmati interventi strutturali nelle aree più critiche del Paese.
- L'introduzione del codice dei contratti, che regola tutti gli acquisti della pubblica amministrazione e le gare bandite per appalti, servizi e forniture, ha portato ad una fondamentale svolta nel mercato dei contratti pubblici, potenziando gli strumenti di trasparenza delle procedure di verifica della legittimità della condotta delle stazioni appaltanti e ha consentito di raggiungere con maggiore legalità importanti obiettivi.

- Particolare attenzione è stata dedicata alla sicurezza sul lavoro e alla tutela dei diritti dei lavoratori attraverso l'attuazione dell'art. 36bis del decreto legge n. 223/2006, convertito dalla legge 4 agosto 2006 n. 248, recante misure urgenti per il contrasto del lavoro nero e per la promozione della sicurezza nei luoghi di lavoro.
- Mediante la riqualificazione ed il recupero delle aree urbane si è attivata una politica di restauro e valorizzazione del territorio.
- Per superare il problema dell'emergenza abitativa, che specialmente nelle grandi città si presenta come una grande difficoltà perchè la crescita immobiliare ha reso difficile l'acquisto o l'affitto di una abitazione, sono state realizzate diverse iniziative, tra cui a seguito della legge del 9 febbraio 2007 è stato attivato presso il Ministero un tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative ed è stato rifinanziato il fondo parziale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione. Inoltre, è stato avviato un programma straordinario per l'edilizia residenziale pubblica per la protezione delle categorie più deboli ed in particolare quelle sottoposte a sfratto esecutivo. Alla fine è stato anche istituito un osservatorio per la condizione abitativa al fine di monitorare l'evolversi del disagio abitativo ed è stato rifinanziato il Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione.

Tuttavia, l'attività più pregnante del Ministero è stata concentrata intorno all'attuazione della Legge Obiettivo (n. 443/2001) che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia, opere prioritarie per lo sviluppo del Paese.

2. Le missioni e i programmi dallo stato di previsione dell'amministrazione

Nell'allegato 1 viene illustrato il quadro sinottico delle missioni e dei programmi che la Legge di Bilancio 2008 assegna al Ministero ed il collegamento di questi ultimi con le priorità politiche ed i corrispondenti obiettivi strategici contenuti nella direttiva ministeriale per l'attività amministrativa e sulla gestione per l'anno 2007.

3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane.

Come già detto, il decreto-legge 18 maggio 2007, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2006, n. 233, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri", nel prevedere una redistribuzione delle competenze ed una revisione delle strutture ministeriali ha, tra l'altro, soppresso il Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti e contestualmente istituito il Ministero delle infrastrutture ed il Ministero dei trasporti.

Di conseguenza, ha delineato la sfera di competenze di questo Ministero facendo riferimento alle funzioni attribuite all'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'articolo 42, comma 1, lettere a), b), d ter), d quater), e per quanto di competenza lettera d bis) del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, rinviando la ricognizione in via amministrativa della distribuzione delle strutture fra i due dicasteri a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze e sentito il Ministro delle infrastrutture

Il DPCM del 5 luglio 2006 così come modificato ed integrato dal DPCM del 4 aprile 2007 ha individuato i compiti e le articolazioni ministeriali facendone derivare un dicastero in cui si intende concretizzare, in un'equilibrata attività istituzionale, che sintetizzi la responsabile allocazione delle risorse con l'attento svolgimento delle competenze volte ad assicurare l'efficacia degli interventi in un complessivo quadro rigoroso della legalità, la totalità delle politiche infrastrutturali del Paese.

Le strutture del Ministero delle infrastrutture, nel corso del 2007, sono state articolate nei seguenti centri di responsabilità:

- Centro di responsabilità n. 1 - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali;
- Centro di responsabilità n. 2 - Dipartimento per le infrastrutture statali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici;
- Centro di responsabilità n. 3- Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'organizzazione prevedeva, infatti, che gli uffici dirigenziali generali di amministrazione attiva fossero incardinati in due Dipartimenti.

Ha prevalso, infatti, la finalità di ricondurre in un dipartimento le funzioni di indirizzo, di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale e del territorio, nonché le altre funzioni trasversali svolte dal Ministero e, nell'altro, le attribuzioni attinenti le funzioni operative di realizzazione, attraverso la programmazione di settore, d'alta vigilanza sui gestori delle infrastrutture e di sicurezza delle stesse.

L'articolazione sul territorio dell'Amministrazione ha confermato il modello sovra-regionale degli organi decentrati del Ministero prevedendo la nuova figura del Provveditore interregionale aggiunto, tesa a favorire l'interazione degli Organi decentrati del Ministero nell'ambito delle regioni presso cui operano le sedi coordinate dei Provveditorati interregionale per le opere pubbliche, con gli enti locali e gli operatori del settore di competenza dell'Amministrazione

Per il tramite dei propri organi decentrati, i Provveditorati regionali ed interregionali alle Opere Pubbliche, il dicastero realizza opere pubbliche di