

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CCVIII**
n. 4

RELAZIONE

SULLO STATO DELLA SPESA, SULL'EFFICACIA NELL'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE E SUL GRADO DI EFFICIENZA DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA SVOLTA DAGLI EX MINISTERI DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(Anno 2007 e primo quadrimestre 2008)

(Articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(MATTEOLI)

Trasmessa alla Presidenza il 16 luglio 2008

PAGINA BIANCA

ex Ministero dei Trasporti

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

PAGINA BIANCA



Ministero dei Trasporti

RAPPORTO DI PERFORMANCE
2007

Servizio di controllo interno

Roma, 31.03.2008

PAGINA BIANCA

INDICE GENERALE**Sezione 1****1.1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche****1.1.A. Il Piano generale della mobilità****1.1.B. La sicurezza nei trasporti****1.1.B.1. La riforma del codice della strada****1.1.B.2. Il Piano nazionale della sicurezza stradale****1.1.B.3. La sicurezza del trasporto ferroviario****1.1.B.4. La sicurezza aerea****1.1.B.5. La sicurezza in mare****1.1.C. Il miglioramento della qualità dei servizi ai cittadini****1.1.C.1. Il trasporto pubblico locale****1.1.C.2. L'intervento pubblico in materia di collegamenti marittimi****1.1.C.3. Lo sviluppo dell'intermodalità****1.1.D. Il trasporto di merci su strada****1.1.E. Le priorità politiche****1.2. Le Missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione****1.3. La struttura organizzativa dell'amministrazione e le risorse umane****1.4. Il quadro sinottico degli obiettivi strategici e dei risultati conseguiti****Sezione 2****2.1. Priorità politica: Piano generale della mobilità****2.2. Priorità politica: Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità****2.3. Priorità politica: Sicurezza nei trasporti****2.4. Priorità politica: Ammodernamento del Ministero**

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

1.1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche**1.1.A. Il Piano generale della mobilità.**

Questo Ministero, fin dal momento della sua costituzione, nel maggio 2006, come dicastero autonomo ha avvertito l'esigenza di ricondurre la politica dei trasporti al centro dell'azione del Governo, invertendo la tendenza a concentrare l'attenzione sulla realizzazione di opere infrastrutturali al di fuori di un predefinito scenario programmatico e del relativo quadro di concertazione istituzionale. Questo, anche in considerazione del fatto che sia il Piano generale dei trasporti e della logistica del 2001 sia il Piano della Logistica approvato nel 2006 richiedevano una profonda rivisitazione per almeno tre ordini di motivi:

- a) le profonde modificazioni che stanno interessando negli anni più recenti la mobilità a livello internazionale, che occorre interpretare e applicare alle dinamiche nazionali;
- b) il progressivo aggravarsi del problema del trasporto pubblico locale, che riguarda milioni di pendolari, i quali sopportano costi notevoli ed elevati e irregolari tempi di percorrenza;
- c) la nuova sensibilità che nel Paese si sta sviluppando nei confronti della questione trasporti, alla quale è necessario far corrispondere un salto di qualità nei processi decisionali propri della politica nazionale.

Per ciò che concerne il primo punto, è ormai generalmente assodato che la mobilità rappresenta sempre più una delle funzioni vitali della società contemporanea e deve, dunque, diventare il fulcro centrale dei programmi che riguardano i trasporti, nel rispetto del diritto che la nostra Costituzione pone in capo al cittadino e del diritto sancito dalla Comunità Europea per la libera circolazione di persone e cose all'interno dello spazio comunitario.

Di qui l'esigenza di un Piano generale della mobilità, affinché i piani, i progetti, i provvedimenti finanziari e quelli normativi da predisporre e attuarsi per il sistema dei trasporti siano adottati in modo tale che il sistema stesso sia in grado, con i suoi vari modi, di rispondere alla domanda di mobilità che si vuole garantire al Paese.

Connesso al concetto di mobilità è quello di integrazione, di cui si avverte ugualmente l'esigenza, al fine di porre rimedio alla sostanziale discontinuità in atto tra i modi di trasporto aereo, via mare e terrestre (su ferro e su strada), nonché di assicurare la possibilità di scambio tra una modalità e l'altra e di trasferire verso la ferrovia più quote possibili di trasporto su strada, soprattutto delle merci, che ancora oggi assorbe circa l'80% dell'intero sistema di trasporto.

L'esigenza di integrazione dei sistemi di trasporto riguarda, altresì, le linee di grande percorrenza e il trasporto locale: si tratta, a ben vedere, di due aspetti connessi tra loro, in quanto non può pensarsi alla risoluzione del problema dei pendolari — che quotidianamente percorrono, con gravissime difficoltà, distanze modeste — disgiuntamente da quello di assicurare rapide e veloci percorrenze nella lunga distanza.

1.1.B. La sicurezza nei trasporti.

1.1.B.1. La riforma del codice della strada.

Come è noto, l'ultima riforma organica delle disposizioni in materia di circolazione stradale risale al decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, entrato in vigore il 1° gennaio dell'anno successivo e successivamente sottoposto a non poche modifiche ed integrazioni.

L'articolo 1, comma 3, nella versione modificata dal decreto legislativo n. 9/2002, prevede la redazione del Piano nazionale della sicurezza stradale da parte di questo Ministero, con verifica dei risultati demandata alla relazione annuale al Parlamento. La sicurezza stradale, dunque, assurge a principio informatore di tutta la struttura del codice.

Peraltro, nonostante le molteplici modifiche cui si è fatto cenno, il codice non è riuscito a stare al passo con il rapido mutamento del contesto socio-economico del Paese e con le innumerevoli direttive comunitarie che disciplinano la materia e che si sono poste obiettivi ambiziosi in materia di sicurezza stradale.

Pertanto, con un disegno di legge sulla sicurezza stradale, di iniziativa governativa, attualmente all'esame del Parlamento, è stata proposta una riforma complessiva, le cui linee guida prevedono l'elaborazione di un testo di non oltre 60-70 articoli, che contiene tutti i principi di carattere generale, la disciplina delle norme di comportamento e il sistema sanzionatorio e demanda a norme regolamentari subordinate la disciplina di numerosi procedimenti amministrativi, tra i quali, ad esempio, quelli riferibili ai contenuti più tecnici, attualmente irrigiditi in un contesto normativo pesante e poco elastico.

Inoltre, al fine di porre un freno, in via immediata, al fenomeno della mortalità sulle strade, senza aspettare i tempi necessari all'approvazione del suddetto disegno di legge, è stato emanato il decreto legge 3 agosto 2007, n. 117, contenente "Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione", convertito, con modificazioni, nella legge 2 ottobre 2007, n. 160.

Detto provvedimento di legge contiene, in definitiva, un'estrapolazione dei contenuti ritenuti più urgenti e importanti tra quelli previsti nel suddetto d.d.l. e riguarda principalmente i seguenti settori:

- inasprimento delle sanzioni per i reati più gravi e per i comportamenti a maggior rischio;
- guida senza patente;
- limitazioni alla guida per i neopatentati;
- trasporto di bambini sui motoveicoli;
- limiti di velocità;
- uso del telefono cellulare durante la guida;
- guida in stato di ebbrezza alcolica;
- guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- educazione stradale e cultura della sicurezza.

1.1.B.2. Il Piano nazionale della sicurezza stradale.

Gli incidenti stradali in Italia, nel 2006, hanno determinato quasi 6.000 morti e quasi 333.000 feriti, con un costo sociale di circa 30 miliardi di euro. Dalle statistiche, risulta che essi causano il maggior numero di morti traumatiche e, in assoluto, il maggior numero di morti per i cittadini sotto i 40 anni di età. A titolo esemplificativo, basti pensare che il numero di morti per incidenti stradali risulta quasi sei volte più elevato del numero complessivo dei morti sul lavoro, dieci volte più ampio del numero delle vittime per omicidi, oltre cento volte più elevato della somma delle vittime di tutti gli incidenti aerei, ferroviari e marittimi.

Il principale strumento di pianificazione adottato in Italia, fin dai primi anni del 2000, al fine di ridurre il numero di incidenti, decessi e feriti sulle strade, è il Piano nazionale della sicurezza stradale, istituito dall'articolo 32 della legge n. 144/1999, che si fonda su cinque criteri di base:

- a) concentrare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale sulle situazioni di massimo rischio;
- b) estendere il campo di applicazione degli interventi per la sicurezza stradale, promovendo misure di tipo innovativo;
- c) favorire un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della pubblica amministrazione competenti in materia di sicurezza stradale;
- d) creare una rete di strutture tecniche, tra loro interconnesse e coordinate, coerenti con la natura e l'ampiezza degli obiettivi da raggiungere;
- e) promuovere un maggior coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di partenariato tra soggetti pubblici e soggetti privati.

Avviato nel 2003, il P.N.S.S. ha finora trovato attuazione attraverso due programmi, grazie ai quali sono stati attivati 1.089 interventi per migliorare la sicurezza stradale, con una spesa complessiva attesa di 746 milioni di euro, dei quali 336 a carico del Piano stesso. Circa il 20% delle province e dei comuni maggiori, grazie alle risorse rese disponibili dal Piano, si è dotato di strumenti e di strutture per rafforzare la propria capacità di gestione della sicurezza stradale, con risultati che in taluni casi sono andati oltre le aspettative.

Nel 2007, in relazione a quanto indicato nell'“Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale”, approvato nell'aprile del 2007, è stata concertata l'elaborazione del terzo programma di attuazione con le regioni e i rappresentanti di UPI e ANCI, individuando meccanismi premiali e di allocazione delle risorse più semplici e procedure più snelle, al fine di ridurre i tempi di attuazione e migliorare l'efficacia complessiva del programma.

1.1.B.3. La sicurezza del trasporto ferroviario.

In tale ambito si è avvertita soprattutto l'esigenza di prevedere incentivi ai gestori delle infrastrutture, finalizzati specificamente ai sistemi di sicurezza per tale tipologia di trasporto, sia nei confronti di RFI, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sia degli altri gestori (ferrovie concesse, ecc.).

1.1.B.4. La sicurezza aerea.

Particolarmente importante nella tutela della sicurezza aerea è il ruolo dell'ENAC, in materia di *safety* — intesa come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce, con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali — e di *security*, intesa come protezione da atti criminali.

Pertanto, si è ritenuto di sicura importanza provvedere al corretto monitoraggio dell'attività di quell'ente, che come è noto, è sottoposto alla vigilanza di questo Ministero, soprattutto per ciò che concerne la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e con riferimento, in tale ambito, tra l'altro, all'attuazione dei programmi europei, allo sviluppo di una apposita banca dati, a interventi correttivi per il miglioramento della sicurezza stessa, nonché all'introduzione di misure di accertamento tecnico preventivo.

1.1.B.5. La sicurezza in mare.

In tale campo, sono stati considerati preminenti i compiti connessi all'esigenza di *security* e di soccorso in mare, che recentemente si sono accresciuti nel numero e per importanza, a causa anche della particolare recrudescenza degli sbarchi sulle coste dell'Italia meridionale, che hanno richiesto un significativo incremento delle operazioni di pattugliamento.

1.1.C. Il miglioramento della qualità dei servizi ai cittadini.

1.1.C.1. Il trasporto pubblico locale.

Per le considerazioni già espresse in tema di mobilità, è apparso necessario a questo Ministero realizzare un miglioramento qualitativo dei servizi di TPL, con specifico riferimento al trasporto dei pendolari. Pertanto, la legge finanziaria 2007 ha previsto un apposito fondo per gli investimenti destinati all'acquisto di veicoli e materiale rotabile, ai fini di una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organizzazione dei trasporti e per favorire il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del trasporto pubblico locale.

La stessa legge finanziaria ha demandato a questa Amministrazione il compito di valutare le esigenze più valide e urgenti in tema di trasporto, ai fini della predisposizione di un piano di riparto dei fondi autorizzati dalla legge stessa e destinati al completamento degli interventi di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211 (interventi per il trasporto rapido di massa).

1.1.C.2. L'intervento pubblico in materia di collegamenti marittimi.

In tale settore questo Ministero ha avvertito la necessità di favorire, anche attraverso la stipula di convenzioni, il completamento del processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo e di privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento essenziali, tenuto, conto, altresì, delle disposizioni della legge finanziaria 2007 in tale materia.

1.1.C.3. Lo sviluppo dell'intermodalità.

In tale ambito, sono state ritenute prioritarie le esigenze di potenziamento dei collegamenti marittimi per il trasporto di merci sulle lunghe distanze e la politica di sviluppo e rilancio dei porti, con l'obiettivo di ridurre le conseguenze, anche ambientali,

dell'attuale squilibrio fra il trasporto di merci su strada e le altre modalità a più basso impatto ecologico, tra cui, principalmente, quella marittima.

Quanto sopra ha riguardato, in particolare, la prosecuzione delle seguenti misure per l'incentivazione del trasporto combinato, di cui all'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, al fine di sviluppare l'intermodalità:

- a) incentivi per le imprese che si impegnano ad effettuare, sul territorio nazionale, treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose (comma 5 dell'articolo 38 citato);
- b) contributi per i beni di investimento finalizzati al trasporto di merci per ferrovia (derivanti dall'istituzione del fondo di cui al comma 6 del medesimo articolo 38);
- c) contributi alle imprese ferroviarie che sottoscrivono accordi di programma per il trasporto combinato (comma 7).

Inoltre, ai fini dello sviluppo dell'intermodalità, è rilevante la definizione dei criteri e delle caratteristiche per l'individuazione degli *hub* di interesse nazionale.

Infine, sempre in materia portuale, è stata ravvisata l'esigenza di dare attuazione alle disposizioni dell'articolo 1, comma 983, della legge finanziaria 2007, con il quale è stato istituito il fondo finalizzato a garantire l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali.

1.1.D. Il trasporto di merci su strada.

La riforma del settore, avviata nel 2005, consente di allineare il mercato del trasporto di merci alla normativa europea in materia di libertà della concorrenza. A tale scopo, si trattava di dare attuazione all'articolo 1, comma 108, della legge finanziaria 2006, che ha istituito l'apposito fondo per misure di accompagnamento della riforma di tale settore, le cui disposizioni hanno la finalità di sostenere le piccole e piccolissime imprese – che costituiscono la stragrande maggioranza – le quali, in un mercato di libera contrattazione del prezzo, rischiano altrimenti la scomparsa.

1.1.E. Le priorità politiche

All'interno del contesto come sopra delineato, questo Ministero ha emanato l'atto di indirizzo del 18 ottobre 2006, nonché l'analogo provvedimento del 26 aprile 2007 – al fine di armonizzarne i contenuti con la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 marzo 2007, concernente “Attuazione, monitoraggio e valutazione del programma di Governo - Linee guida del Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle Amministrazioni dello Stato” – con i quali sono state individuate le seguenti priorità politiche:

- 1) PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ;
- 2) SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI – DIRITTO ALLA MOBILITÀ;
- 3) SICUREZZA DEI TRASPORTI;
- 4) AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO.

In particolare, per quanto concerne la priorità politica “Piano generale della mobilità”, si è trattato di individuare le linee guida propedeutiche alla successiva definizione del Piano medesimo, per il perseguimento delle finalità che sono state illustrate nei precedenti punti.

Relativamente alla priorità politica “Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità”, ad essa ineriscono gli interventi per il potenziamento del trasporto pubblico locale e per l’integrazione tra i modi di trasporto e l’intermodalità, nonché gli interventi per il riassetto dell’autotrasporto delle merci.

Alla priorità politica “Sicurezza nei trasporti” si riferiscono gli obiettivi previsti ai fini del miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto, sia sotto l’aspetto dell’esercizio vero e proprio, che sotto il profilo del controllo dei mezzi trasporto e delle relative infrastrutture, sia in termini di *safety* e *security* che di salvaguardia della vita umana in mare, nonché di vigilanza delle coste.

Infine, con riguardo alla priorità politica “Ammodernamento del Ministero”, sono stati previsti interventi volti alla semplificazione delle procedure amministrative.

Alle priorità politiche sono stati correlati gli obiettivi strategici da assegnarsi ai singoli Centri di responsabilità amministrativa al fine di realizzare gli obiettivi di Governo, ovvero per determinare, per talune delle attività istituzionali di questa Amministrazione, obiettivi di miglioramento, rispetto alle attuali *performances*.

Si fa, inoltre, presente che, nell’assegnare i predetti obiettivi strategici, si è provveduto ad individuare, attraverso le correlate linee di attività del controllo di gestione, il collegamento tra gli obiettivi stessi e le missioni istituzionali del Ministero. Per ciascun obiettivo, sono state indicate le linee di attività, dei prodotti e degli indicatori, recepiti dal sistema di controllo di gestione, in conformità, tra l’altro, alle disposizioni dell’articolo 5 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, ai cui sensi la valutazione delle prestazioni e delle competenze organizzative dei dirigenti deve tenere particolarmente conto dei risultati dell’attività amministrativa e della gestione.

Si fornisce, di seguito, un quadro sinottico dei suddetti obiettivi strategici, riconducendosi gli stessi nell’ambito delle priorità politiche di cui sopra, nonché delle missioni e dei programmi in cui è attualmente articolato il nuovo bilancio dello Stato, del quale si è ipotizzata l’applicazione a decorrere dall’esercizio finanziario 2007.

1.2. Le Missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione

MISSIONE	PROGRAMMA	PRIORITÀ POLITICA	OBIETTIVO STRATEGICO
7. <i>Ordine pubblico e sicurezza</i>	7.7. <i>Ordine, sicurezza e controllo, nei mari, nei porti e sulle coste</i>	<i>Priorità politica n. 3: Sicurezza dei trasporti</i>	Obiettivo strategico 3.1.: * Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto Obiettivo strategico 3.2.: * Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture (<i>security</i>) Obiettivo strategico 3.3.: * Miglioramento del livello di efficienza delle misure organizzative finalizzate al controllo e alla vigilanza delle coste Obiettivo strategico 3.4.: * Miglioramento del livello organizzativo e strumentale dell'attività finalizzata alla salvaguardia della vita umana in mare
13. <i>Diritto alla mobilità</i>	13.1 <i>Gestione della sicurezza e della mobilità stradale</i>	<i>Priorità politica n. 2: Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità</i>	Obiettivo strategico 2.1.: * Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini
	13.2. <i>Logistica e intermodalità dei trasporti</i>	<i>Priorità politica n. 3: Sicurezza nei trasporti</i>	Obiettivo strategico 3.5.: * Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre
		<i>Priorità politica n. 2: Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità</i>	Obiettivo strategico 2.2.: * Riequilibrio modale nell'ambito della politica dei trasporti
	13.3. <i>Sistemi portuali</i>	<i>Priorità politica n. 2: Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità</i>	Obiettivo strategico 2.3.: * Verifica del rispetto delle condizioni previste dai provvedimenti di concessione nei porti sede di Autorità portuale di aree demaniali e banchine

	13.4. Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo — 13.7. Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo	<i>Priorità politica n. 2: Sistema integrato dei trasporti — Diritto alla mobilità</i> <i>Priorità politica n. 3: Sicurezza nei trasporti</i>	Obiettivo strategico 2.4.: * Misure di sostegno al rilancio del trasporto marittimo e aereo Obiettivo strategico 2.5.: * Ottimizzazione delle risorse pubbliche impiegate per assicurare la continuità territoriale, al fine di rispondere al meglio alle esigenze di mobilità del cittadino-utente Obiettivo strategico 3.6.: * Miglioramento della sicurezza nel trasporto marittimo e aereo
32. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	32.1 Indirizzo politico	<i>Priorità politica n. 1: Piano generale della mobilità</i>	Obiettivo strategico 1.1.: * Individuazione delle linee guida e definizione del Piano generale della mobilità
	32.3 Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza	<i>Priorità politica n. 4: Ammodernamento del Ministero</i>	Obiettivo strategico 4.1.: * Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative

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

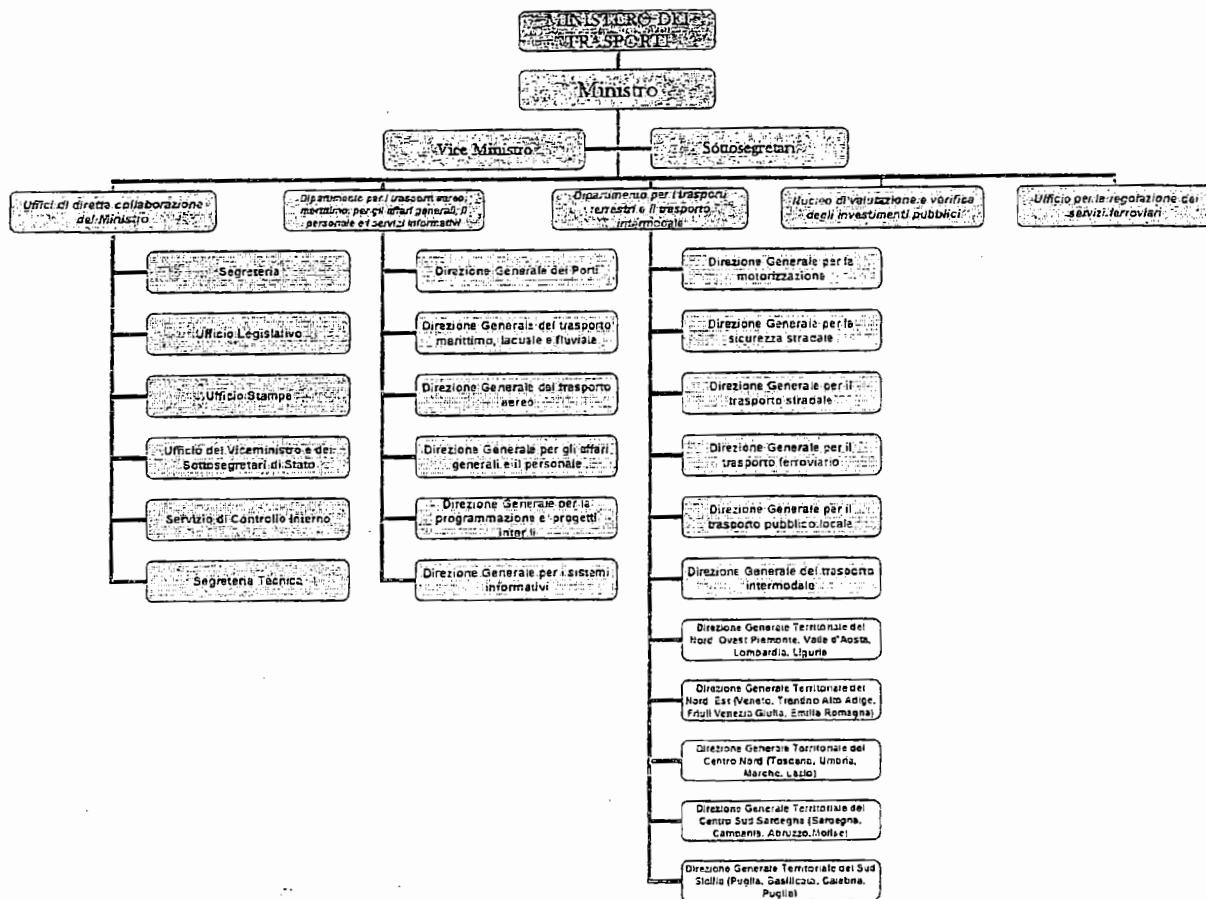
Come è noto, con il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, recante: "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri", convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 2006, n. 233, è stato, tra l'altro, soppresso il Ministero delle infrastrutture e di trasporti e sono stati istituiti i due nuovi autonomi Dicasteri. Con il successivo D.P.C.M. del 5 luglio 2006, con il quale sono state dettate disposizioni in materia di organizzazione dei due Ministeri appena istituiti, è stato previsto, tra l'altro, che il personale resta in servizio presso le rispettive strutture, conservando lo stato giuridico ed economico in godimento.

Nel contempo, il successivo articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), ha previsto che, al fine di razionalizzare e ottimizzare l'organizzazione delle spese e dei costi di funzionamento dei Ministeri, con regolamenti da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, si provvede alla riorganizzazione degli uffici di livello dirigenziale generale e non generale, procedendosi alla riduzione in misura non inferiore al 10 per cento di quelli di livello dirigenziale generale e al 5 per cento di quelli di livello dirigenziale non generale, nonché all'eliminazione delle duplicazioni organizzative esistenti.

In conformità a tale disposizione di legge, è stato emanato il decreto del Presidente della Repubblica 8 dicembre 2007, n. 271, concernente il regolamento di riorganizzazione del Ministero dei trasporti, con il quale sono state individuate le strutture di livello dirigenziale generale.

Inoltre, si fa presente che è in corso di perfezionamento uno schema di D.P.R. concernente il regolamento di organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro dei trasporti.

Pertanto, allo stato attuale, la struttura organizzativa di questa Amministrazione corrisponde al quella che si rappresenta qui di seguito in forma grafica.



Inoltre, si ricorda che il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto dipende dal Ministro dei trasporti nell'esercizio dei compiti indicati all'articolo 7 del già citato D.P.R. n. 271.

Per quanto concerne le risorse umane di questa amministrazione, se ne fornisce, qui di seguito, un quadro sinottico, coincidente con la tabella annessa al ripetuto decreto n. 271.

MINISTERO DEI TRASPORTI	
Tabella A	
(prevista dall'art. 11, comma 1, del D.P.R. 8 dicembre 2007, n. 271)	
Qualifiche/Profili	Dotazione organica
Dirigenti di prima fascia.....	23
Dirigenti di seconda fascia.....	135
Totale area dirigenziale.....	158
Area C	
Posizione economica C3.....	586
Posizione economica C2.....	1.080
Posizione economica C1.....	925
Area B	
Posizione economica B3.....	2.346
Posizione economica B2.....	1.114
Posizione economica B1.....	342
Area A	
Posizione economica A1.....	745
Totale aree funzionali.....	7.138
Totale generale.....	7.296

4. Il quadro sinottico degli obiettivi strategici e dei risultati conseguiti

Nel prospetto che si allega (allegato 1) sono indicati gli obiettivi strategici collegati a ciascuna priorità politica, nonché i risultati conseguiti per ogni obiettivo, in relazione alle risorse assegnate e sulla base degli indicatori più significativi.

SEZIONE 2

2.1. PRIORITA' POLITICA: PIANO GENERALE DELLA MOBILITA'

Obiettivo strategico: Individuazione delle linee guida e definizione del Piano generale della mobilità.

Come è stato già illustrato al precedente punto 1.1.A, il Piano generale della mobilità rappresenta lo strumento indispensabile per una politica dei trasporti in grado di rispondere alla domanda di mobilità che si vuole garantire al Paese.

Peraltro, attesa la circostanza che per uno strumento programmatico di tale portata non possono non prevedersi tempi significativi di attuazione, occorre prendere in considerazione i tempi intermedi, vale a dire quelli che partendo da ora vanno fino all'entrata in vigore del Piano (stimata alla fine del 2008) e poi fino al suo orizzonte temporale di validità (l'orizzonte del 2020 appare il più congruo) che è il termine entro il quale se ne prevede la revisione generale.

Per questo aspetto, è necessario evidenziare che mentre avanza il processo di elaborazione del PGM, si evolve anche il quadro dei provvedimenti che questa Amministrazione, spesso di concerto con altri Dicasteri, mette via via a punto: da quelli già approvati o per i quali è in corso l'*iter* parlamentare (il ddl sulla sicurezza stradale o il ddl di riforma del trasporto aereo), a quelli ancora in fase di discussione (come il ddl per la riforma del codice della navigazione) o agli atti di diversa natura che riguardano la portualità l'autotrasporto, il trasporto pubblico locale, il riassetto del sistema ferroviario: con questo quadro evolutivo dovrà continuamente correlarsi il PGM, sia nella fase di elaborazione che in quella di gestione.

Pertanto, al fine di conferire nel modo migliore al Piano Generale della Mobilità questo carattere di piano-processo, un'importanza particolare assumono proprio le Linee Guida – esito di un percorso di elaborazione caratterizzato dal confronto tra scelte di natura politico-istituzionale e valutazioni di natura tecnico-scientifica – che sono state approvate nell'ottobre 2007.

A tale proposito, si ricorda che con l'articolo 1, comma 921, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), è stata autorizzata la spesa di dieci milioni di euro per la predisposizione del PGM, per i sistemi informativi di supporto, il monitoraggio e la valutazione di efficacia degli interventi: di tale somma, 3,2 milioni di euro sono stati destinati specificamente all'individuazione delle linee guida e alla predisposizione del PGM (Cap. 1381).

2.2. PRIORITA' POLITICA: SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI – DIRITTO ALLA MOBILITA'

Obiettivo strategico: Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini.

Se, a livello programmatico, è necessaria, come si è visto, l'elaborazione, nel medio e lungo periodo, di un piano generale che consenta di far fronte alla domanda di mobilità dei cittadini, sul piano pratico si è avvertita l'esigenza di migliorare, per quanto possibile, l'attuale situazione che concerne il trasporto di persone e cose.

A tale scopo, con la direttiva ministeriale del 2007 è stato previsto l'obiettivo di cui trattasi, cui dare attuazione anche mediante i fondi appositamente stanziati con la legge finanziaria 2007 e volto alla realizzazione delle seguenti misure:

- interventi finalizzati ad una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organizzazione dei trasporti e per favorire l'utilizzazione del trasporto pubblico locale (T.P.L.) (Fondo degli investimenti ex art. 1, c. 1031, legge finanziaria 2007);
- prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211 e monitoraggio del loro stato di attuazione (Trasporto rapido di massa, articolo 1, comma 1016);
- erogazione dei contributi per il miglioramento della produttività del trasporto pubblico locale ;
- esecuzione degli Accordi di programma stipulati ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, inerenti al potenziamento e al risanamento delle ferrovie secondarie.

Attività svolta. Nell'ambito degli obiettivi di incremento degli *standard* di qualità e sicurezza nel trasporto passeggeri, con particolare riguardo al pendolarismo, è proseguita l'azione volta a completare il trasferimento di competenze alle regioni e agli enti locali (ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997), anche nell'ottica di favorire la liberalizzazione del trasporto pubblico locale (TPL). In questo ambito, con l'articolo 1, comma 298, della legge finanziaria 2008, è stata attribuita, a favore delle regioni a statuto ordinario, una quota dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione. Ai sensi del successivo comma 300, è stato istituito, presso questo Ministero, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, ai fini della riforma del T.P.L. Infine, con il comma 304, è stato istituito, nello stato di previsione della spesa di questo Ministero, il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del T.P.L., con una dotazione di 113 milioni di euro per il 2008, 130 milioni per il 2009 e 110 milioni per il 2010.

Si fa, inoltre, presente che, in attuazione dell'articolo 1, commi 1031, 1032 e 1033 della legge finanziaria 2007, è stato emanato il decreto ministeriale 3 dicembre 2007, contenente il piano di riparto del fondo per gli investimenti destinato all'acquisto di veicoli per il trasporto pubblico locale. Tali interventi sono ulteriormente finanziati con parte delle risorse del già citato fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 304, della legge finanziaria 2008.

Infine, per quanto riguarda i contributi connessi agli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (legge n. 211/1992; art. 1, comma 1016, l.f. 2007), il relativo provvedimento, che definisce il piano di riparto, già approvato dal CIPE, è attualmente alla registrazione della Corte dei Conti. Anche tali interventi sono finanziati con parte delle risorse di cui al Fondo ex articolo 1, comma 304, l.f. 2008.

Indicatori di misurazione. Avendo, l'obiettivo in esame, la precipua finalità di ripartire risorse finanziarie, si è fatto ricorso, ovviamente, ad indicatori di realizzazione finanziaria. A questi sono stati associati indicatori qualitativi (SI/NO), per i sottostanti obiettivi operativi/fasi propedeutici ai provvedimenti di riparto veri e propri (ad esempio, attività istruttoria, decreti, pareri, delibere, ecc.)

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 9.882, 83 ore e, in termini di spesa, 384 milioni di euro accreditati agli enti competenti, di cui 311 erogati.

Obiettivo strategico: Riequilibrio modale nell'ambito della politica dei trasporti.

Lo sviluppo dell'intermodalità e lo spostamento di passeggeri e merci dalla strada alle altre modalità di trasporto sono condizioni imprescindibili per un riequilibrio del mercato e per ridurre l'impatto ambientale. Nel contempo, sono necessarie, altresì, misure di sostegno per evitare contraccolpi alle imprese di trasporto di merci su strada, in stragrande maggioranza di piccole o piccolissime dimensioni, le quali rischierebbero altrimenti la fuoriuscita dal mercato.

Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti interventi volti

- alla riqualificazione, alla crescita dimensionale e alla trasformazione delle imprese di autotrasporto;
- alla pianificazione e all'erogazione dei contributi in conto capitale e interessi per i nodi di interscambio modali;
- all'attuazione del sistema di incentivazione al trasporto combinato e di merci pericolose per ferrovia, ai sensi dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Attività svolta. E' stato avviato e proseguito il percorso di riforma del settore del trasporto di merci su strada, in attuazione degli impegni assunti dal Governo con la categoria tramite l'accordo del 7 febbraio 2007: in particolare, è stato proposto il d.d.l. concernente "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto", approvato dal Senato il 16.1.2008 ed attualmente all'esame della Camera (A.S. 1484 - A.C. 3342).

In tale ambito rientra, altresì, il D.P.R. 27.9.2007, n. 227 (pubblicato nella G.U. n. 287 dell'11 dicembre 2007), concernente "Regolamento recante le modalità di ripartizione e di erogazione del Fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica", istituito con la legge finanziaria per il 2006. Lo stesso regolamento contiene disposizioni per l'utilizzazione dei fondi destinati alla realizzazione e al completamento delle strutture logistiche intermodali.

Inoltre, è attualmente in corso di definizione l'analogo schema di provvedimento regolamentare, ai fini del proseguimento degli interventi di cui al predetto Fondo.

Infine, si è provveduto, con decreto ministeriale, a distribuire a favore delle imprese di autotrasporto il 90% delle risorse previste dall'articolo 1, comma 915, della legge finanziaria 2007.

Si è proceduto, altresì, all'erogazione dei contributi per gli interventi finanziati ai sensi della legge 4 agosto 1990, n. 240 e delle successive leggi di rifinanziamento, con riguardo alla realizzazione di infrastrutture interportuali, nonché per gli interventi connessi all'incentivazione del trasporto combinato, ex articolo 38, commi 5, 6 e 7, della legge 1° agosto 2002, n. 166. Sono stati definiti, inoltre, gli interventi immediatamente cantierabili, al fine di eliminare i c.d. "colli di bottiglia" del sistema logistico nazionale e di realizzare le interconnessioni stradali e ferroviarie e interporti, provvedendosi alla conseguente distribuzione delle risorse finanziarie (52,3% alle aree del Mezzogiorno, 28,3% al Centro e 19,4% al Nord Italia).

Indicatori di misurazione. Sono stati utilizzati indicatori di realizzazione fisica (numero provvedimenti di concessione di contributi).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 3.386,35 ore e, in termini di spesa, 265.600.000 euro.

Obiettivo strategico: Misure di sostegno al rilancio del trasporto marittimo e aereo.

Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti, tra l'altro, interventi volti:

- a favorire, anche attraverso la stipula di convenzioni, il completamento del processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo e di privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento essenziali, anche in attuazione dell'articolo 1, comma 298, della legge finanziaria 2007;
- alla definizione dei criteri e delle caratteristiche per l'individuazione degli *hub* di interesse nazionale;
- a garantire l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali.

Attività svolta. E' stato effettuato il monitoraggio delle linee di collegamento marittimo, sovvenzionate e non, in vista della scadenza, nel 2008, della Convenzione tra lo Stato e il Gruppo Tirrenia e il conseguente riassetto dell'intervento pubblico in tale materia.

Inoltre, in attuazione della legge finanziaria 2007, è stato sostanzialmente avviato il processo di riforma del sistema portuale italiano, con la destinazione di risorse significative per gli interventi di sviluppo di *hub* portuali (100 milioni di euro nel 2008) e la possibilità di individuare gli *hub* portuali di interesse nazionale (oltre a quelli di Gioia Tauro, Augusta e Cagliari).

Con il D.M. n. 152 del 12.10.2007, è stato, altresì, previsto, in attuazione del comma 991 della legge finanziaria 2007, un contributo per la realizzazione di opere strategiche di interesse nazionale (porti di Savona e Napoli). Inoltre, con uno schema di decreto, in corso di perfezionamento, sono stati individuati, ai sensi dei commi 1003 e 1005, gli *hub* portuali di interesse nazionale.

Infine, con il D.M. 15 ottobre 2007 sono stati individuati i criteri per la ripartizione del fondo di cui all'articolo 1, comma 983, della legge finanziaria 2007, previsto al fine di garantire l'autonomia finanziaria alle Autorità portuali.

Indicatori di misurazione: Indicatori di tipo qualitativo (SI/NO): l'attività si è estrinsecata fondamentalmente in provvedimenti amministrativi.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 1.341,13 ore e, in termini di spesa, 224.000 di euro.

Obiettivo Strategico: Ottimizzazione delle risorse pubbliche impiegate per assicurare la continuità territoriale, al fine di rispondere al meglio alle esigenze di mobilità del cittadino-utente.

L'obiettivo in argomento era volto a verificare se le scelte della tipologia degli aeromobili e della frequenza dei voli sulle rotte soggette ad oneri di servizio pubblico fossero rispondenti alla domanda di trasporto esistente, prevedendosi eventuali misure correttive, qualora dall'indagine espletata fosse risultato che l'offerta di trasporto era sovra o sotto dimensionata.

Attività svolta. Si è proceduto al monitoraggio del volume di traffico passeggeri sulle rotte aeree su cui sono imposti gli oneri di servizio pubblico. Tra i provvedimenti adottati, si ricorda il D.M. del 3 luglio 2007, emanato al fine di assicurare la continuità territoriale della Sardegna, relativamente alle rotte aeree Cagliari-Roma e vv.; Cagliari-Milano e vv.; Olbia-Roma e vv.; Olbia-Milano e vv.; Alghero-Roma e vv.; Alghero-Milano e vv.

Indicatori di misurazione: Indicatori di tipo qualitativo (SI/NO): l'attività si è estrinsecata fondamentalmente in provvedimenti amministrativi.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 541,49 ore e, in termini di spesa, 21.119,56 euro.

Obiettivo Strategico: Verifica del rispetto delle condizioni previste dai provvedimenti di concessione nei porti sede di Autorità portuale di aree demaniali e banchine.

Con l'obiettivo in esame si è inteso prevedere un meccanismo di controllo da parte del Ministero nei confronti delle Autorità portuali in materia di concessioni di aree demaniali e banchine portuali, al fine di garantire il pieno rispetto delle condizioni e degli obblighi posti dal concedente.

Attività svolta. Monitoraggio dello stato delle concessioni di aree demaniali e banchine portuali nei porti sede di autorità portuale, con particolare riferimento al rispetto delle condizioni ed obblighi posti dal concedente. Valutazione sull'effettivo rispetto, da parte dei concessionari, delle condizioni previste negli atti di concessione. Richiamo alle Autorità portuali che non hanno strettamente adempiuto agli obblighi.

Indicatori di misurazione: Indicatori di tipo qualitativo (SI/NO): l'attività si è estrinsecata fondamentalmente in provvedimenti amministrativi.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 187,72 ore e, in termini di spesa, 9.522,22 euro.

2.3. PRIORITA' POLITICA: SICUREZZA NEI TRASPORTI

Obiettivo strategico: Miglioramento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto terrestre.

Come è stato già accennato nella prima parte della presente rapporto, il tema della sicurezza ha informato in modo rilevante l'attività di questo Ministero ed ha riguardato, in particolare:

- gli interventi concernenti l'aggiornamento e l'attuazione del P.N.S.S. e gli altri interventi in materia di sicurezza stradale;
- la verifica degli interventi per la sicurezza delle ferrovie, anche con riguardo all'attuazione dell'articolo 1, comma 1038, della legge finanziaria per il 2007 – per quanto concerne le ferrovie concesse – nonché con riguardo all'attuazione delle direttive ministeriali 9 marzo 2006 e 20 ottobre 2006 sulla sicurezza delle ferrovie;
- i controlli sull'esercizio dell'attività di autotrasporto.

Attività svolta. Ai sensi dell'articolo 1, comma 1035, della legge finanziaria 2007, è stato avviato l'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale, previsto all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 e successive modificazioni. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia e all'aggiornamento del Piano, è stata autorizzata la spesa di 53 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

Inoltre, in attesa che venga approvato il progetto di riforma del codice della strada, già presentato da questo Ministero – che prevede, tra l'altro, una significativa semplificazione della disciplina legislativa (deligificazione delle norme tecniche) e

procedure più snelle nell'adeguamento tecnico dei veicoli – sono state realizzate campagne di informazione, al fine di modificare comportamenti scorretti alla guida, elaborate sulla base di analisi socio-culturali, di pubblici di riferimento, di obiettivi, di *budget*, ecc.

E' stata affidata, altresì, ad una società specializzata – in ottemperanza a quanto indicato nel già citato Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale, approvato nell'aprile del 2007 – l'attività di *road safety review*, che prevede uno studio ed analisi delle cause di incidentalità sulle dodici strade italiane più pericolose, con relative proposte di soluzione.

Nel contempo, sono state avviate numerose *partnership* con soggetti privati e pubblici che hanno determinato eventi e iniziative di interesse nazionale, tra cui il progetto ICARO tra questa Amministrazione e il Ministero dell'interno.

E' stato, altresì, predisposto il "Libro bianco sullo stato della sicurezza stradale in Italia - attuazione del PNSS - prime valutazioni di efficacia" ed è stato costituito un gruppo di lavoro specifico sull'incidentalità motoristica.

Per ciò che concerne la sicurezza ferroviaria, ai sensi dell'articolo 1, comma 1038, della legge finanziaria 2007, è stata autorizzata la spesa di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, per la realizzazione di interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza, sia dell'infrastruttura ferroviaria sia installati a bordo dei materiali rotabili, finalizzati al conseguimento di un maggior livello della sicurezza della circolazione, per le gestioni commissariali governative e per le ferrovie di proprietà di questo Ministero.

Inoltre, con le direttive ministeriali del 9.3.2006 e del 20.10.2006, al fine di governare l'introduzione delle nuove tecnologie di controllo della marcia dei treni ed eliminare le potenziali criticità per la circolazione ferroviaria, connesse con l'attuale fase di transizione, sono state emanate disposizioni che prevedono, per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria R.F.I. S.p.A. e per le imprese ferroviarie, programmi di intervento su investimenti, installazione dei sottosistemi sul materiale rotabile, piani di sicurezza. Nel 2007 è stato effettuato il monitoraggio degli interventi (investimenti prioritari sulla sicurezza, installazione sottosistemi di sicurezza sul materiale rotabile, Piani di sicurezza) effettuati da parte del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e delle imprese ferroviarie, al fine di verificare il corretto comportamento del Gestore stesso. Si è provveduto, altresì, alla ripartizione delle risorse finanziarie di cui sopra.

Infine, sono stati effettuati controlli più incisivi sull'esercizio dell'attività di autotrasporto, in collaborazione con le forze dell'ordine, nelle varie aree territoriali del Paese, ai sensi delle direttive comunitarie n. 598/1988 e n. 30/2000.

Indicatori di misurazione. Gran parte dell'attività si è estrinsecata in controlli o altre forme di verifica, per cui è stato utilizzato principalmente un indicatore di tipo quantitativo, associato ad indicatori di realizzazione finanziaria, laddove si è trattato di ripartire le risorse appositamente previste dalla legge.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 4.192,48 ore e, in termini di spesa, 1.340.000 euro.

Obiettivo strategico: Miglioramento della sicurezza nel trasporto marittimo e aereo.

Le finalità che l'obiettivo in esame si è prefissato riguardano:

- l'incremento degli *standard* di qualità e di sicurezza delle unità da diporto di produzione nazionale;
- l'incremento degli *standard* di qualità degli organismi di certificazione delle unità da diporto medesime, di cui all'articolo 10 del decreto legislativo n. 171/2005 (codice della nautica da diporto);
- l'incremento degli *standard* di qualità del personale marittimo ("gente di mare");
- l'incremento dei livelli di sicurezza nel settore delle costruzioni navali, mediante contributi a progetti innovativi;
- il monitoraggio dell'attività svolta dall'ENAC in materia di *safety* e di *security*, con particolare riferimento agli obiettivi di sicurezza individuati nello schema di contratto di programma tra lo Stato e l'ENAC.

Attività svolta. Ai fini di cui sopra, si è proceduto ad effettuare la vigilanza presso i costruttori, i venditori, gli importatori e gli utenti e sulle unità da diporto prodotte, ai sensi dell'articolo 11 del codice della nautica da diporto, per accertare che la produzione nazionale di tali unità sia conforme agli *standard* europei in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori (Marchio CE) indicati nella direttiva 2003/44/CE, recepita con il codice medesimo.

Analogamente, ai sensi dell'articolo 10, comma 5 del già citato codice della nautica da diporto, che demanda a questa Amministrazione il compito relativo al rilascio e al rinnovo delle autorizzazioni agli organismi di certificazione previsti dal medesimo art. 10, sono state effettuate verifiche presso quegli enti, al fine di accertare che gli *standard* di qualità adottati da questi ultimi siano conformi alle prescrizioni europee, garantendosi, in tal modo, la sicurezza delle unità certificate ed una adeguata protezione dei consumatori.

Nel corso del 2007 si è, altresì, provveduto ad effettuare *audit* presso gli Istituti di formazione accreditati, allo scopo di accertare che la formazione della "Gente di mare" sia conforme agli *standard* di qualità internazionali, nonché ad effettuare, successivamente, ispezioni presso gli Istituti che hanno provveduto alla formazione gli istruttori, al fine di monitorarne la qualità.

Per quanto concerne il settore delle costruzioni navali, si è proceduto, conformemente alle disposizioni dell'articolo 1, comma 1040, della legge finanziaria 2007, a concedere alle imprese in possesso dei requisiti di legge un contributo non superiore al 20% delle spese sostenute per la realizzazione, tra l'altro, di progetti aventi carattere di novità e connessi all'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi o tecnologicamente nuovi, oppure sensibilmente migliorativi rispetto allo stato dell'arte.

Infine, è stato effettuato il monitoraggio dell'attività dell'ENAC in ordine al rispetto delle condizioni previste dallo schema di contratto di programma, con particolare riferimento agli obiettivi di sicurezza.

Indicatori di misurazione. Gran parte dell'attività si è estrinsecata in controlli, *audit* o altre forme di accesso, per cui è stato utilizzato principalmente un indicatore di realizzazione fisica (numero di verifiche o accessi effettuati), associato ad indicatori di

tipo qualitativo (SI/NO), per atti propedeutici o in caso di *report* finali sull'attività svolta.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, **1.348,5 ore** e, in termini di spesa, **380 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento della sicurezza nella varie modalità di trasporto.

La sicurezza del trasporto marittimo è garantita, altresì, per mezzo di una attività ispettiva a bordo delle navi, eseguita dalle Capitanerie di porto, al fine di assicurare il rispetto della normativa che riguarda la bontà della costruzione, la rispondenza dello scafo, della macchina, dei servizi, dell'armamento e delle dotazioni all'esigenza di impiego della nave, la galleggiabilità, la resistenza agli incendi e l'idoneità alla navigazione e alla manovra. In tale ambito, oltre alla normativa nazionale, vige un'ampia regolamentazione internazionale e comunitaria, che fissa specifici *standard* qualitativi, cui le navi devono adeguarsi per poter effettuare regolarmente la navigazione tra i porti degli Stati firmatari.

L'adeguato livello di sicurezza è garantito, altresì, dal servizio nazionale V.T.S. (*vessel traffic service*) che consente, attraverso sofisticati sistemi elettronici e informatici, di controllare il traffico marittimo nelle zone di mare interessate da un elevato numero di rotte. Della gestione di tale sistema è investito il Corpo delle Capitanerie di porto che, impiegando propri operatori adeguatamente formati, procede all'attivazione dei siti consegnati, monitorandone costantemente lo svolgimento.

Attività svolta. Sono stati eseguiti, a bordo del naviglio nazionale, oltre 73.600 controlli per la verifica degli standard di sicurezza previsti dalla normativa di settore (*safety*) e per accertamenti sulla validità della pertinente certificazione. Nell'ambito degli accordi internazionali sulla sicurezza della navigazione, inoltre, sono state effettuate, dal personale militare appositamente specializzato, oltre 2.200 ispezioni a bordo del naviglio estero approdato nei porti italiani (attività di *Port State Control*).

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (effettuazione di verifiche e di visite ispettive, qualificazione di un determinato contingente di militari, verifica degli *standard* di sicurezza a bordo delle navi, attivazione dei siti V.T.S.).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, **105 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: Miglioramento della sicurezza nella infrastrutture (*security*).

Conformemente alle nuove e innovative prescrizioni in ordine alla sicurezza da minacce terroristiche dei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave/porto e delle navi stesse (internazionalmente denominate rispettivamente *port facilities security* e *ship security*), si rendono necessari la verifica e i controlli in tali aree, individuate come critiche, e a bordo delle navi.

Attività svolta. Sono stati effettuati, in ordine alla sicurezza delle navi e dei luoghi da minacce terroristiche (*security*), oltre 2.200 controlli a bordo delle navi soggette e più di 35.600 controlli alle *port facilities* (ossia nei luoghi in cui avviene l'interfaccia nave-porto), dal personale militare appositamente qualificato.

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (effettuazione di verifiche e di visite ispettive, qualificazione di un determinato contingente di militari, verifica degli *standard di sicurezza* a bordo delle navi).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, **54 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: **Miglioramento del livello di efficienza delle misure organizzative finalizzate al controllo e alla vigilanza delle coste.**

Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti, tra l'altro, interventi volti ad effettuare:

- la vigilanza lungo tutto il litorale marittimo, per prevenire fenomeni di abusivismo demaniale e reprimere quelli perpetrati;
- la vigilanza per verificare la corretta osservanza delle clausole previste nelle concessioni demaniali rilasciate dalle competenti Amministrazioni;
- ispezioni alle dotazioni di sicurezza prescritte dalla normativa che riguarda la navigazione da diporto;
- controlli sul possesso e sulla validità delle patenti nautiche, dei documenti di abilitazione dell'unità alla navigazione e dei certificati d'uso del motore;
- verifiche sul regolare svolgimento della navigazione da diporto (osservanza delle norme sui limiti di divieto di circolazione, uso degli *acquascooter*, svolgimento dello sci nautico ecc.);
- adeguati controlli e ispezioni in mare e lungo le coste, nell'ambito delle funzioni di polizia marittima, per tutelare, specialmente durante la stagione estiva, i bagnanti e l'utenza del mare in genere.

Attività svolta. Sono stati realizzati oltre 189.000 interventi, a mare e sulle spiagge, per la tutela dei bagnanti e per la verifica dell'osservanza delle ordinanze marittime riferite ad attività turistico-balneare. Per la prevenzione e la repressione degli abusi sul demanio marittimo e per la verifica del rispetto dei titoli concessionari, sono stati effettuati oltre 261.000 controlli sul litorale nazionale. Sono stati eseguiti, infine, più di 215.000 controlli per la vigilanza sulla navigazione da diporto, al fine di assicurarne il regolare svolgimento.

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (interventi per il controllo del demanio marittimo, interventi per la vigilanza sul litorale marittimo, verifiche sul regolare svolgimento della navigazione da diporto).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, **86 milioni di euro**.

Obiettivo strategico: **Miglioramento del livello di efficienza delle misure organizzative finalizzate alla salvaguardia della vita umana in mare.**

Al fine di garantire il soccorso e l'assistenza in mare alle persone in pericolo, la Guardia Costiera svolge l'attività denominata a livello internazionale S.A.R. (*search and rescue*, ossia ricerca e soccorso). Nell'ambito di tali compiti, sono assicurati, sia lungo le coste che in mare, la vigilanza, la prevenzione, l'attività di contrasto all'immigrazione clandestina e il coordinamento delle operazioni di soccorso, da attivarsi in connessione agli eventi migratori.

Attività svolta. Sono state eseguite oltre 15.300 missioni addestrative degli equipaggi e sono stati eseguiti oltre 25.700 controlli anti immigrazione, assicurando, altresì, idonei interventi di ricerca e soccorso ai naufraghi coinvolti in tale fenomeno. I *target* fissati nella direttiva ministeriale (giorni di efficienza dei mezzi operativi aerei, navali e terrestri di soccorso, numero delle esercitazioni addestrative degli equipaggi e numero di interventi per immigrazione clandestina) sono stati tutti raggiunti e ampiamente superati.

Indicatori di misurazione: Indicatore quantitativo, di realizzazione fisica (addestramento degli equipaggi, effettuazione di controlli per prevenire l'immigrazione clandestina).

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono stati impiegati, in termini di spesa, 173 milioni di euro.

2.4. PRIORITA' POLITICA: AMMODERNAMENTO DEL MINISTERO

Obiettivo Strategico: Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative.

Una Amministrazione più snella e moderna costituisce il presupposto imprescindibile affinché il perseguitamento degli obiettivi avvenga secondo i migliori criteri di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa. A tale fine, si è posto l'obiettivo di pervenire ad una graduale semplificazione delle procedure, attraverso l'effettuazione *on line* di quelle di maggiore impatto, nonché attraverso una crescente trasparenza e controllabilità dell'azione amministrativa da parte dell'utenza. Nel contempo, ci si è prefissi il consolidamento della gestione per obiettivi, nonché l'ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, attraverso l'adozione di strumenti tecnologici.

Attività svolta. Con l'obiettivo strategico in esame sono stati previsti, tra l'altro, interventi per:

- lo sviluppo di nuove funzioni applicative finalizzate allo snellimento delle procedure e al miglioramento del livello dei servizi resi all'utenza, anche mediante la migliore utilizzazione delle strutture informatiche;
- l'aggiornamento e la semplificazione dei documenti di navigazione delle navi e dei galleggianti.
- organizzare la struttura ministeriale ai fini della raccolta e della fornitura dei dati necessari per il Sistema di controllo di gestione (SIGEST) e per il Sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT), nonché ai fini dell'elaborazione delle conseguenti misure di miglioramento.

Indicatori di misurazione: Indicatori quantitativi, di realizzazione fisica.

Risorse utilizzate. Per la realizzazione dell'obiettivo in argomento sono state impiegate, in termini di lavoro, 72.679,36 ore e, in termini di spesa, 152 milioni di euro.

Roma, 16 aprile 2008

IL MINISTRO



ALLEGATO 1

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI

Attività anno 2007

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
Indirizzo Politico	1 - Piano Generale della mobilità	Individuazione delle linee guida e definizione del Piano generale della mobilità	Qualitativo Binaio (S)	Enunciare linee guida 3.2 (risorse specifiche di competenza)	
Sviluppo della mobilità locale	2 - Sistema integrato dei trasporti - Diritto alla mobilità		Realizzazione finanziaria	Ripartiti i contributi per favorire la riutilizzazione del pubblico locale 100 (risorse specifiche di competenza)	
			Realizzazione finanziaria	Ripartiti i fondi per gli interventi 10 (risorse specifiche di massa previa istitutoria per partere CAV, Conferenza permanente Stato-Regioni e dell'area CiPE)	
			Quantitativo di risultato	Valutate 2.045 schede con dati economici ed amministrativi delle aziende di trasporto pubblico locale; emanati 677 mandati di pagamento; ripartiti ed erogati i fondi alle aziende Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini	Accreditati e ripartiti alle Regioni 384 milioni di euro ed erogati 134 milioni di cassa (risorse specifiche)
			Realizzazione finanziaria	Trasferite le risorse alle Regioni ed effettuato il monitoraggio sugli interventi previsti negli accordi di programma per il potenziamento ed il risanamento delle ferrovie secondarie	65 milioni di euro (risorse specifiche)

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
Logistica e intermodalità del trasporto			Qualitativo Binario (SI)	Emanato il regolamento per l'utilizzo dei fondi per la filiera dell'autotrasporto merci e lo sviluppo della logistica	106 (risorse specifiche)
	2 - Sistema integrato dei trasporti - Diritto alla mobilità	Riequilibrio modale nell'ambito della politica dei trasporti	Realizzazione finanziaria	Concluse 22 istruzione tecnico-amministrative sull'esecuzione dei lavori e sugli investimenti per i nodi di interscambio modale e emanati 22 provvedimenti per il finanziamento degli interventi	41 di competenza e 30,3 di cassa erogati (risorse specifiche)
Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario			Quantitativo di risultato	Esaminata 873 richieste di accesso agli incentivi per il trasporto comunitario e di merci pericolose	32,5 di competenza e 49,3 di cassa erogati (risorse specifiche)
Sistemi Portuali		Misure di sostegno al rilancio del trasporto marittimo e aereo	Qualitativo binario	Pienamente realizzato	Somme stanziate circa 224 per la realizzazione dell'obiettivo strategico
Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo			Qualitativo binario		
13.6 Sviluppo della mobilità locale	2 - Sistema Integrato dei trasporti - Diritto alla mobilità	Ottimizzazione delle risorse pubbliche continue per assicurare la continuità territoriale, al fine di rispondere al meglio alle esigenze di mobilità del cittadino-utente	Parzialmente realizzato		
		Verifica del rispetto delle condizioni previste dai provvedimenti di concessione nei porti sede di Autorità portuale di aree demaniali e banchine	Qualitativo e quantitativo binario	Pienamente realizzato	

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	Quantitativo di risultato	Effettuati controlli amministrativi e tecnici su 17.733 veicoli per il trasporto merci sia nazionali che esteri su tutto il territorio nazionale.	Risorse di funzionamento		
Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Realizzazione finanziaria	Effettuato il monitoraggio sugli interventi per la sicurezza delle ferrovie. Emanato il decreto di riparto e di impegno delle risorse	15 (risorse specifiche)		
3 - Sicurezza nei trasporti	Qualitativo Binario (SI)	Predisposto l'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza stradale e pubblicato il bando per finanziare le attività connesse	53 (risorse specifiche)		
Gestione della sicurezza e della mobilità stradale	Realizzazione finanziaria	Definito il programma di attività per le azioni coordinate per il miglioramento della sicurezza stradale e realizzate 4 attività. Impegnate e pagate le risorse	7,9 impegnati e 33,1 pagati (risorse specifiche)		
	Quantitativo di risultato	Attivata in 2 autoscuole la nuova mortalità di esame informatizzata per il conseguimento della patente di guida A e B	Risorse di funzionamento		

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)	OBETTIVO STRATEGICO
Sistema integrato dei trasporti – Diritto alla mobilità	13. Diritto alla mobilità	13.2. Logistica e intermodalità nel trasporto	Riequilibrio modale nell'ambito della politica dei trasporti
		13.4. Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo	Miglioramento dei servizi di trasporto aereo
		13.5. Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario	Sostegno al trasporto combinato e al trasporto di merci pericolose per ferrovia
		13.6. Sviluppo della mobilità locale	Miglioramento dei servizi per la mobilità dei cittadini e dei pendolari
		13.7. Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo	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
			Ottimizzazione delle risorse pubbliche impiegate per assicurare la continuità territoriale
			Miglioramento del servizio di trasporto marittimo

PRIORITÀ POLITICA (Anno indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF del 5.6.2007, n. 21)	PROGRAMMA (Circolare MEF del 5.6.2007, n. 21)	OBBIETTIVO 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 direttive 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 regolamenta 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 perché 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 e 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 rifinalizzato 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

competenza statale: manutenzione ordinaria e straordinaria su edifici adibiti ad uffici pubblici, edilizia Penitenziaria e Giudiziaria, edilizia a servizio delle Forze di Polizia e delle Capitanerie di Porto, edilizia a servizio dei Vigili del Fuoco, edilizia a servizio della Guardia di Finanza, edilizia a servizio dell'Arma dei Carabinieri, messa in sicurezza degli edifici scolastici, opere relative al superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici, Piani di Ricostruzione; cura, per il tramite dell'ANAS S.p.A e delle società concessionarie autostradali la manutenzione ordinaria e straordinaria, il miglioramento e l'adeguamento della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, e costruisce nuove strade e autostrade di interesse nazionale

4. Il quadro sinottico degli obiettivi strategici e dei risultati conseguiti.

Nell'allegato 2 è contenuto il quadro sinottico degli obiettivi strategici, collegati a ciascuna priorità politica, e dei risultati conseguiti in relazione alle risorse assegnate e spese sulla base degli indicatori più significativi, con riferimento a ciascun programma di Bilancio.

5. Il quadro sinottico degli obiettivi strategici di miglioramento della gestione e dei risultati conseguiti.

Nell'allegato 3 è contenuto il quadro sinottico degli obiettivi di miglioramento della gestione ed il loro grado di realizzazione in relazione alle risorse assegnate e secondo gli indicatori stabiliti con riferimento a ciascun programma di Bilancio.

ALLEGATO 1

Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione			
Attività anno 2007			
Mis ^{ione}	Progr ^{amma}	Priorità politica Ministro	Obiettivo strategico
19.Casa e assetto urbanistico	3.Politiche urbane e territoriali		1- Ottimizzazione dell'utilizzo dei fondi comunitari e sviluppo degli investimenti per il miglioramento ed il potenziamento infrastrutturale e territoriale
14.Infrastrutture pubbliche e logistica	5.Sistemi idrici, idraulici ed elettrici		1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche 2 - Programmazione, finanziamento e monitoraggio delle reti idriche ed attuazione dei programmi operativi comunitari di assistenza tecnica e azioni di sistema nel campo delle risorse idriche
14.Infrastrutture pubbliche e logistica	6.Sistemi portuali ed aeroportuali		3 - Programmazione delle attività volte alla realizzazione delle infrastrutture nazionali in materia di porti

ALLEGATO 1

Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione			
Attività anno 2007			
Mis ^{ione}	Progr ^{amma}	Priorità politica Ministro	Obiettivo strategico
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	9. Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture		4 - Incentivazione degli investimenti attraverso l'armonizzazione delle normative nazionali e regionali nel settore degli appalti pubblici
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	6. Sistemi portuali ed aeroportuali 14.7 Sistemi stradali e autostradali		5 - Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture stradali, ferroviarie ed aeroportuali
14. Infrastrutture pubbliche e logistica			6 - Sviluppo delle attività volte a favorire la realizzazione di opere pubbliche
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	1. Edilizia Statale 19.2 Politiche abitative 19.3 Politiche urbane e territoriali		7 - Sicurezza nelle gallerie stradali (D.Lgs 9 ottobre 2006, n. 264 di attuazione della Direttiva 2004/54/CE)
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	9. Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	2. Sicurezza	

ALLEGATO 1

Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione			
Attività anno 2007			
Mis ^s ione	Progr ^a amma	Priorità politica Ministro	Obiettivo strategico
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	9. Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	2. Sicurezza	8 - Norme tecniche per la progettazione e la costruzione delle dighe di sbarramento 9 - Applicazione di normative comunitarie e nazionali riguardanti la sicurezza 10 - Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture
32. Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	3. Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza		11 - Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche 3 - Ammodernamento e riconfigurazione organizzativa delle strutture ministeriali
14. Infrastrutture pubbliche e logistica	9. Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture		12 - Semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative 13 - Attuazione del decreto di riordino del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e ridefinizione dei rapporti con l'utenza interna ed esterna in riferimento alla riorganizzazione

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E PER BISOLTAI CONSEGUENTI

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI					
Attività anno 2007					
Programma	Priorità Politica Ministro	OBIETTIVO STRATEGICO	Indicatore di realizzazione	RISULTATO	RISORSE (milioni di euro)
19.3 Politiche urbane e territoriali	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	1- Olimizzazione dell'utilizzo dei fondi comunitari e sviluppo degli investimenti per il miglioramento ed il potenziamento infrastrutturale e territoriale	Realizzazione finanziaria	Conseguito volume di spesa su quota FESR ai fini della completa conservazione del finanziamento (realizzato)	1.856 risorse comunitarie

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI				
Attività anno 2007				
Programma	Priorità Politica Ministro	OBIETTIVO STRATEGICO	Indicatore di realizzazione	RISULTATO
14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	2 - Programmazione, finanziamento e monitoraggio delle reti idriche ed attuazione dei programmi operativi comunitari di assistenza tecnica e azioni di sistema nel campo delle risorse idriche	Qualitativo binario Realizzazione finanziaria	Individuale tralte rete viale di interesse nazionale ai quali applicare la direttiva 2006/38/CE (realizzato)
			Quantitativo di risultato	Finanziamento delle reti idriche nelle aree sottoutilizzate (parzialmente realizzato)
			Quantitativo di risultato	Richiesta all'IGRUE di 350? Liquidazione di spesa maturata (realizzato)
			Quantitativo di risultato	Predisposizione relazioni preliminari per la realizzazione delle opere previste dalla delibera CIP/E 12/101 (realizzato)
			Quantitativo di risultato	risorse di funzionamento
			Quantitativo di risultato	risorse di funzionamento
14.6 Sistemi portuali ed aeroportuali	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	3 - Programmazione delle attività volte alla realizzazione delle infrastrutture nazionali in materia di porti	Qualitativo binario/Quantitativo di risultato	Elaborazione documento di programmazione delle risorse destinate alla riqualificazione e ammodernamento di infrastrutture portuali per il triennio 2008-2010 (parzialmente realizzato)

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI

Attività anno 2007

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
			Realizzazione finanziaria	Attuazione degli interventi di riqualificazione ed ammodernamento delle infrastrutture portuali relativi alle opere già finanziate con i plessi programmi e con i programmi in corso (realizzato)	139 milioni (risorse specifiche)
14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	4 - Incentivazione degli investimenti attraverso l'armonizzazione delle normative nazionali e regionali nel settore degli appalti pubblici	Qualitativo binario	Predisposto lo schema di regolamento attuativo del D.L.vo n. 163 del 12.4.2006 (realizzato)	risorse di funzionamento

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI				
Attività anno 2007				
Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato
14.6 Sistemi portuali ed aeroportuali 14.7 Sistemi stradali e autosradiali	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	5 - Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture stradali, ferroviarie ed aeroportuali	Qualitativo binario	Predisposte le linee guida/protocollo ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza ed efficacia delle funzioni di inizializzo, controllo e vigilanza nei confronti di ANAS e concessionarie autostradali (realizzato)

14.6 Sistemi portuali ed aeroportuali 14.7 Sistemi stradali e autosradiali	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	5 - Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture stradali, ferroviarie ed aeroportuali	Qualitativo binario	Predisposizione testo convenzione unica tra Ministero Infrastrutture ed ANAS realizzato)
			Qualitativo binario	Perfezionamento e stipula contratto di programma RFI (realizzato)
			Qualitativo binario	Monitoraggio volto a verificare i dati relativi all'utilizzo da parte dell'ENAC delle somme stanziate dalle leggi di finanziamento di infrastrutture aeroportuali ed il rispetto della tempistica per la realizzazione delle stesse opere. (non realizzato)

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Attività anno 2007		Risorse (milioni di euro)
			Indicatore di realizzazione	Risultato	
14.1 Edilizia Statale 19.2 Politiche abitative 19.3 Politiche urbane e territoriali	1 - Sviluppo delle infrastrutture e opere strategiche	6 - Sviluppo delle attività volte a favorire la realizzazione di opere pubbliche	Qualitativo binario	Avviate le attività dell'Osservatorio nazionale della condizione abitativa (L. 431/98) con la partecipazione delle Regioni (realizzato)	risorse di funzionamento
			Realizzazione finanziaria	Impieguali ed erogati i fondi per l'attuazione del programma di interventi per Roma capitale (realizzato)	603 milioni (risorse specifiche)
			Realizzazione finanziaria	Assegnazione fondi per spese per immobili demaniali o privati in uso alla Presidenza della Repubblica, al Parlamento, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, alla Corte Costituzionale e ad altri organismi internazionali (realizzato)	99 milioni (risorse specifiche)

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI			
Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Attività anno 2007
		Indicatore di realizzazione	Risultato
		Realizzazione finanziaria	Assegnazione fondi per spese per la costruzione, sistemazione, manutenzione e completamento di edifici statali per altri immobili demaniali, per edifici privati destinati ad edifici statali, nonché di altri immobili di proprietà dello Stato e altri enti pubblici (realizzato)
			Predisposizione convenzioni per l'attuazione dei programmi operativi finalizzati al recupero urbano (realizzato)
		Quantitativo di risultato	Risorse di funzionamento
14.9 Sicurezza e regolamentazione delle infrastrutture	2.-Sicurezza	7 - Sicurezza nelle gallerie stradali (D.Lgs 9 ottobre 2006, n. 264 di attuazione della Direttiva 2004/54/CE)	Predisposta la relazione tecnica sui criteri per la realizzazione di un manuale per le visite ispettive nelle gallerie stradali appartenenti alla Rete nazionale ricadente nella Rete stradale transeuropea (TERN) di lunghezza superiore ai 500 metri.(realizzato)

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI				
Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Indicatore di realizzazione	Risultato
		8 - Norme tecniche per la progettazione e la costruzione delle dighe di sbarramento 9 - Applicazione di normative comunitarie e nazionali riguardanti la sicurezza 10 - Miglioramento della sicurezza nelle infrastrutture	Qualitativo binario Qualitativo binario Qualitativo binario	Predisposta una proposta di normativa tecnica che costituisce aggiornamento del D.M. 24/03/1982 (realizzato) Applicazione di normative comunitarie e nazionali riguardanti la sicurezza (realizzato) Predisposizione documento contenente le linee guida della vigilanza sulle infrastrutture in fase di realizzazione. Competenza attribuita al Ministero delle infrastrutture dal D.P.C.M. 5.7.2006 e successive integrazioni. (realizzato)

ALLEGATO 2

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEI RISULTATI CONSEGUENTI

Programma	Priorità Politica Ministro	Obiettivo strategico	Attività anno 2007		Risultato	Risorse (milioni di euro)
			Indicatore di realizzazione			
			Qualitativo binario	Messa in sicurezza degli edifici scolastici ai sensi dell'art. 80 C21 L. 289/2002. con particolare riguardo a quelli che insistono sul territorio delle zone soggette a rischio sismico, nell'ambito dei programmi di infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/01 (realizzato)	risorse di funzionamento	
			Qualitativo binario	Monitoraggio sicurezza A3 Salerno - Reggio Calabria con particolare riferimento ai	risorse di funzionamento	

ALLEGATO 3

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA GESTIONE E DEI RISULTATI CONSEGUENTI

Attività anno 2007

Programma	Obiettivo di miglioramento	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Attivazione dei corsi di formazione previsti nell'anno	Qualitativo binario/Quantitativo di risultato	Attivati i corsi di formazione previsti nell'anno (realizzato)	risorse di funzionamento
	Attuazione piano triennale informatica	realizzazione finanziaria	Attuazione piano triennale informatica (parzialmente realizzato)	4 milioni risorse specifiche
	Predisposizione dei provvedimenti di riorganizzazione della Direzione Generale per il personale, il bilancio ed i servizi generali, inclusi quelli informatici	Qualitativo binario	Predisposti i provvedimenti di riorganizzazione della Direzione Generale per il personale, il bilancio ed i servizi generali, inclusi quelli informatici a seguito dello "spacchettamento" del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (realizzato)	risorse di funzionamento
	Contrattualizzazione dei diligenti di seconda fascia	Qualitativo binario	Predisposti i provvedimenti propedeutici alla contrattualizzazione dei diligenti di seconda fascia a seguito del processo di riorganizzazione dell'Amministrazione (parzialmente realizzato)	risorse di funzionamento
	Organizzare la struttura ai fini della raccolta e della fornitura dei dati necessari per il SIGEST, nonché ai fini dell'adozione delle conseguenti misure di miglioramento	Quantitativo di risultato	Organizza la struttura ai fini della raccolta e della fornitura dei dati necessari per il SIGEST, nonché ai fini dell'adozione delle conseguenti misure di miglioramento (parzialmente raggiunto)	risorse di funzionamento

ALLEGATO 3

QUADRO SINOTTICO DEGLI OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA GESTIONE E DEI RISULTATI CONSEGUENTI				
Attività anno 2007				
Programma	Obiettivo di miglioramento	Indicatore di realizzazione	Risultato	Risorse (milioni di euro)
	Organizzare la struttura ai fini della raccolta e della fornitura dei dati necessari per il Sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICON)	Quantitativo di risultato	Resta operativa la struttura ai fini della raccolta e della fornitura dei dati necessari per il Sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICON), a completamento del sistema integrato dei controlli (parzialmente realizzato)	Risorse di funzionamento
17.9 Sicurezza e regolamentazione delle infrastrutture	Nedazione del regolamento interno di attuazione del riordino del Consiglio Superiore dei lavori pubblici	Qualitativo binario	Redatto il decreto di attribuzione delle competenze e delle sezioni, del decreto di composizione del Consiglio superiore e del regolamento interno di attuazione (realizzato)	Risorse di funzionamento
	Definizione della Carta dei servizi resi dal Servizio tecnico Centrale	Qualitativo binario	Elaborata la Carta dei servizi resi dal Servizio tecnico Centrale allo scopo di fornire all'utenza interna ed esterna un'informativa completa sulle prestazioni che il Servizio Tecnico Centrale può rendere nel settore delle costruzioni (realizzato)	Risorse di funzionamento

Primo quadrimestre anno 2008

PAGINA BIANCA

QUADRO SINOTTICO PRIORITA' POLITICHE E OBIETTIVI STRATEGICI IN RELAZIONE ALLA NUOVA STRUTTURA DEL BILANCIO PER MISSIONI E PROGRAMMI (direttiva ministeriale del 22.1.2008 e successive integrazioni del 21.3.2008 e 1.4.2008)

PRIORITA' POLITICA (Atto Indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	PROGRAMMA (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	OBIETTIVO STRATEGICO
1 - Apertura dei mercati difesa del cittadino consumatore e riforma delle autorità di regolamentazione	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	<p>Regolamentazione nel settore delle opere pubbliche ai fini della garanzia di una maggiore concorrenza e tutela dei consumatori</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>
2 - Sviluppo delle infrastrutture e delle reti di mobilità	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.1 Edilizia Statale	<p>Potenziamento della sicurezza nelle infrastrutture scolastiche</p> <p>Sviluppo delle attività volte a favorire la realizzazione di opere pubbliche</p> <p>Realizzazione di interventi di edilizia demaniale</p> <p>Potenziare lo sviluppo delle attività di servizio nei confronti di enti pubblici operanti nel territorio di competenza</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p> <p>Migliorare l'efficienza della struttura organizzativa in attuazione del D.P.R. di riorganizzazione</p>
		14.3 Opere Strategiche	<p>Impulso nella realizzazione delle opere strategiche di interesse nazionale di cui alla legge 443/2001</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>
		14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	<p>Interventi per la sicurezza delle dighe</p> <p>Piano ispettivo per la verifica della stabilità e durabilità delle dighe</p> <p>Programmazione, finanziamento e realizzazione delle reti idrauliche, acquedottistiche ed elettriche</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>

QUADRO SINOTTICO PRIORITA' POLITICHE E OBIETTIVI STRATEGICI IN RELAZIONE ALLA NUOVA STRUTTURA DEL BILANCIO PER MISSIONI E PROGRAMMI (direttiva ministeriale del 22.1.2008 e successive integrazioni del 21.3.2008 e 1.4.2008)

PRIORITA' POLITICA (Atto Indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	PROGRAMMA (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	OBIETTIVO STRATEGICO
		14.6 Sistemi portuali ed aeroportuali	Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture portuali
		14.7 Sistemi stradali e autostradali	Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche
		14.7 Sistemi stradali e autostradali	Vigilanza sull'attuazione del Contratto di Programma ANAS 2007 e sulla Direttiva di cui al comma 1023 della legge 296/06 (finanziaria 2007)
			Vigilanza sull'attività dell'ANAS, quale soggetto concedente e gestore della rete autostradale
		14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	Aggiornamento Contratto di Programma 2007
			Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche
			Sviluppo della legalità, trasparenza e sicurezza nei lavori pubblici
			Sicurezza nelle gallerie stradali (D.Lgs 9 ottobre 2006, n. 264 di attuazione della Direttiva 2004/54/CE)
			Individuazione e analisi - nell'ambito dell'attività consultiva, normativa, culturale e tecnica riferibile alla realizzazione di infrastrutture - degli aspetti evolutivi della sicurezza, della sostenibilità ambientale ed economica nonché dell'utilizzo di materiali innovativi e di forme edilizie ecocompatibili che privilegino l'efficienza ed il risparmio energetico
			Valutazione dell'impatto sulla pubblica amministrazione delle specifiche normative tecniche in materia di costruzioni
			Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale di opere e lavori pubblici

QUADRO SINOTTICO PRIORITA' POLITICHE E OBIETTIVI STRATEGICI IN RELAZIONE ALLA NUOVA STRUTTURA DEL BILANCIO PER MISSIONI E PROGRAMMI (direttiva ministeriale del 22.1.2008 e successive integrazioni del 21.3.2008 e 1.4.2008)

PRIORITA' POLITICA (Atto Indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	PROGRAMMA (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	OBIETTIVO STRATEGICO
2 - Sviluppo delle infrastrutture e delle reti di mobilità	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.9 Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture	<p>Potenziamento della sicurezza nelle infrastrutture</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>
2 - Sviluppo delle infrastrutture e delle reti di mobilità	19. Casa e assetto urbanistico	19.3 Politiche urbane e territoriali	<p>Processo di programmazione delle infrastrutture per la mobilità</p> <p>Programmazione/attuazione degli interventi nell'ambito dei piani e programmi di sviluppo del territorio</p> <p>Articolazione territoriale delle reti infrastruturali</p> <p>Interoperabilità del sistema ferroviario con la rete europea</p> <p>Sviluppo delle aree metropolitane</p> <p>Aggiornamento del quadro di interventi e delle esigenze relative alle residue competenze in materia di terremoti</p> <p>Interventi per Venezia</p> <p>Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture ferroviarie</p> <p>Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture aeroportuali</p> <p>Aggiornamento del quadro di interventi e delle esigenze relative alle residue competenze in materia di terremoti</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>
3 - Programmazione ed innovazione nel sistema dei trasporti	19. Casa e assetto urbanistico	19.3 Politiche urbane e territoriali	<p>Impulso alla realizzazione dei progetti prioritari della rete transeuropea TEN -T n.1 "Berlino - Palermo", n. 6 "Lione - Torino - Trieste- Divaca - Lubiana - Budapest -Confine ucraino", n. 24 "Genova - Rotterdam ", e dell'asse transnazionale "Corridoio VIII"</p> <p>Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche</p>

QUADRO SINOTTICO PRIORITA' POLITICHE E OBIETTIVI STRATEGICI IN RELAZIONE ALLA NUOVA STRUTTURA DEL BILANCIO PER MISSIONI E PROGRAMMI (direttiva ministeriale del 22.1.2008 e successive integrazioni del 21.3.2008 e 1.4.2008)

PRIORITA' POLITICA (Atto Indirizzo 26.4.2007)	MISSIONE (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	PROGRAMMA (Circolare MEF n. 21 del 5.6.2007)	OBIETTIVO STRATEGICO
4 - Sviluppo del mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013	14. Infrastrutture pubbliche e logistica	14.5 Sistemi idrici, idraulici ed elettrici	Studio e analisi dei risultati del monitoraggio sulla funzionalità del sistema nazionale dei grandi invasi, sia ai fini dell'ottimizzazione della migliore utilizzazione della risorsa idrica che della difesa del territorio Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche
	19. Casa e assetto urbanistico	19.3 Politiche urbane e territoriali	Utilizzazione delle risorse comunitarie nell'ambito del quadro comunitario di sostegno Attuazione del nuovo Quadro Strategico Nazionale 2007-2013
5 - Accesso alla casa	19. Casa e assetto urbanistico	19.2 Politiche abitative	Attuazione delle politiche abitative e miglioramento della qualità della vita nella città Incrementare l'offerta abitativa Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche
6 - Qualità della Pubblica Amministrazione	32. Servizi istituzionali e generali delle Amministrazioni pubbliche	32.3 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza	Riorganizzazione dell'amministrazione in relazione al mutato quadro delle competenze e della struttura Valorizzazione delle risorse umane e miglioramento della qualità dei processi attraverso l'incremento dell'attività formativa e lo sviluppo delle innovazioni tecnologiche

Riepilogo obiettivi strategici con fasi in scadenza nel I quadrimestre 2008

CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

OBIETTIVO STRATEGICO

Individuazione e analisi - nell'ambito dell'attività consultiva, normativa, culturale e tecnica riferibile alla realizzazione di infrastrutture - degli aspetti evolutivi della sicurezza, della sostenibilità ambientale ed economica nonché dell'utilizzo di materiali innovativi e di forme edilizie ecocompatibili che privilegino l'efficienza ed il risparmio energetico

Si è istituita una commissione per elaborare uno studio che analizzi e individui, nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture, gli aspetti evolutivi della sicurezza, la sostenibilità ambientale ed economica, l'utilizzo di materiali innovativi ed ecocompatibili che privilegiano l'efficienza ed il risparmio energetico.

OBIETTIVO STRATEGICO

Valutazione dell'impatto sulla pubblica amministrazione delle specifiche normative tecniche in materia di costruzioni

Si è proceduto all'analisi e allo studio per verificare l'efficacia delle specifiche normative tecniche sui costi di costruzione e di manutenzione per la P.A.

OBIETTIVO STRATEGICO

Predisposizione di linee guida per il collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale di opere e lavori pubblici

Si è provveduto all'elaborazione delle linee guida concernenti gli accertamenti, i controlli e le prove finalizzate al collaudo tecnico-amministrativo, statico e tecnico-funzionale di opere e lavori pubblici.

OBIETTIVO STRATEGICO

Studio e analisi dei risultati del monitoraggio sulla funzionalità del sistema nazionale dei grandi invasi, sia ai fini dell'ottimizzazione della migliore utilizzazione della risorsa idrica che della difesa del territorio

Si è implementata un'attività di monitoraggio per la migliore utilizzazione della risorsa idrica e per la difesa del territorio.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione(SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER LA PROGRAMMAZIONE**OBIETTIVO STRATEGICO**

Processo di programmazione delle infrastrutture per la mobilità

Si è incrementata un'attività di coordinamento delle programmazioni di settore di intesa con le altre direzioni generali per l'elaborazione dei programmi di settore.

OBIETTIVO STRATEGICO

Impulso alla realizzazione dei progetti prioritari della rete transeuropea TEN -T n.1 "Berlino - Palermo", n. 6 "Lione - Torino - Trieste- Divaca - Lubiana - Budapest - Confine ucraino", n. 24 " Genova - Rotterdam ", e dell'asse transnazionale "Corridoio VIII"

Si è proceduto ad effettuare il coordinamento delle attività volte a garantire la tempestività e la regolare assegnazione dei fondi attribuibili all'Italia nel settore e si è dato impulso alla realizzazione dei successivi e principali progetti.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione(SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO**OBIETTIVO STRATEGICO****Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali**

Si è proceduto ad effettuare un monitoraggio circa l'attuazione delle prescrizioni, dettate in sede di conferenze di servizi indette per il rilascio del provvedimento autorizzatorio di localizzazione, sono state predisposte schede informatiche per l'invio della richiesta dei dati ai soggetti interessati.

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale. E' stata, altresì, realizzata la razionalizzazione delle procedure relative all'istruttoria dei ricorsi straordinari.

DIREZIONE GENERALE PER LA REGOLAZIONE**OBIETTIVO STRATEGICO****Regolamentazione nel settore delle opere pubbliche ai fini della garanzia di una maggiore concorrenza e tutela dei consumatori**

Si sono acquisiti i dati necessari per dare attuazione alle disposizioni del D.L.vo 12 aprile 2006 (Codice dei contratti) e del Regolamento attuativo del predetto Codice. Sono state effettuata le attività di verifica dei requisiti delle imprese, nonché di monitoraggio e perfezionamento della normativa sui lavori pubblici e le iniziative volte alla trasparenza e concorrenza delle gare.

OBIETTIVO STRATEGICO**Sviluppo della legalità, trasparenza e sicurezza nei lavori pubblici**

Sono state effettuate verifiche dei certificati lavori e delle fatture utilizzate per il conseguimento delle attestazioni, nonché verifiche dei requisiti di ordine generale utilizzati dalle imprese per l'ottenimento dell'attestazione di contraente generale.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale. Sono state, altresì, poste in essere varie azioni per la formazione del personale sul tema dei contratti pubblici.

DIREZIONE GENERALE PER GLI AFFARI GENERALI E DEL PERSONALE**OBIETTIVO STRATEGICO**

Riorganizzazione dell'amministrazione in relazione al mutato quadro delle competenze e della struttura

Sono state avviate le procedure per la contrattualizzazione dei dirigenti di II fascia in seguito al processo di riorganizzazione dell'Amministrazione e l'approvazione formale della nuova pianta e dotazione organica della struttura ministeriale a seguito dell'emanazione del D.P.R. organizzativo del 19 novembre 2007, n. 254.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale. Sono state, altresì, poste in essere varie azioni per la formazione del personale e sono stati conclusi gli adempimenti di competenza per l'apertura di un micronido interno all'Amministrazione.

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE ABITATIVE**OBIETTIVO STRATEGICO**

Aggiornamento del quadro di interventi e delle esigenze relative alle residue competenze in materia di terremoti

Non risulta attuato il previsto monitoraggio per verificare lo stato di attuazione degli interventi riguardanti le ricostruzioni successive agli eventi sismici.

OBIETTIVO STRATEGICO

Attuazione delle politiche abitative e miglioramento della qualità della vita nella città.

Sono state stipulate solo in minima parte le convenzioni previste per l'utilizzo dei contributi statali e regionali per l'attuazione di programmi innovativi in ambito urbano in Comuni a forte disagio abitativo.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale. E' stata, altresì, attuata la razionalizzazione delle procedure relative all'istruttoria dei ricorsi straordinari.

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI**OBIETTIVO STRATEGICO**

Vigilanza sull'attività dell'ANAS, quale soggetto concedente e gestore della rete autostradale

Si è proceduto a svolgere attività ai fini della stipula di convenzioni, del controllo sugli aumenti dei pedaggi autostradali, dell'adozione di apposita carta dei servizi e dell'eventuale gestione e finanziabilità di nuove opere relativamente alle società concessionarie e ANAS, nonché attività di chiusura di convenzioni uniche ANAS/Concessionarie in scadenza entro il 2008 e attività di istruttoria, di accertamento e monitoraggio sugli adempimenti delle concessionarie ai fini degli incrementi tariffari autostradali.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE, PORTUALI ED AEROPORTUALI

OBIETTIVO STRATEGICO

Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture ferroviarie

Non risultano attuate le previste azioni di vigilanza e monitoraggio sull'attuazione del contratto di programma RFI.

OBIETTIVO STRATEGICO

Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture aeroportuali

È stata garantita, attraverso una intesa sull'elaborazione dei programmi di settore, un'azione di coordinamento delle programmazioni infrastrutturali per la mobilità, anche strategiche.

OBIETTIVO STRATEGICO

Programmazione, finanziamento e monitoraggio degli interventi per le infrastrutture portuali

E' stata effettuata una raccolta di proposte per l'elaborazione di un documento aggiornato di programmazione previsto dall'art. 128 del D.Lgs 163/06.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER LE DIGHE, LE INFRASTRUTTURE IDRICHE ED ELETTRICHE**OBIETTIVO STRATEGICO****Interventi per la sicurezza delle dighe**

Non risultano attuate le azioni programmate ai fini della messa in sicurezza delle dighe ai sensi del D.L. n. 79/2004 convertito in L. n. 239/2004.

OBIETTIVO STRATEGICO**Programmazione, finanziamento e realizzazione delle reti idrauliche, acquedottistiche ed elettriche**

Le azioni programmate non risultano attivate.

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER L'EDILIZIA STATALE E GLI INTERVENTI SPECIALI**OBIETTIVO STRATEGICO****Potenziamento della sicurezza nelle infrastrutture scolastiche**

Sono state stipulate convenzioni di finanziamento con relativo monitoraggio degli interventi per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, nell'ambito della Legge Obiettivo.

OBIETTIVO STRATEGICO**Sviluppo delle attività volte a favorire la realizzazione di opere pubbliche**

Si è proceduto ad impegnare e ad assegnare ai Provveditorati di Roma e Napoli le somme stanziate in bilancio per provvedere al completamento, alla sistemazione ed alla manutenzione di edifici demaniali e privati destinati a sede di edifici statali ed altri immobili di proprietà dello Stato e di altri enti pubblici.

OBIETTIVO STRATEGICO**Sviluppo delle aree metropolitane**

Le azioni programmate in ordine agli interventi finanziari per l'attuazione del programma di Roma capitale sono state svolte solo in minima parte.

OBIETTIVO STRATEGICO**Aggiornamento del quadro di interventi e delle esigenze relative alle residue competenze in materia di terremoti**

Si è predisposta una relazione sugli interventi di edilizia a carico dello Stato per residue competenze in materia di terremoti.

OBIETTIVO STRATEGICO**Interventi per Venezia**

Si è proceduto all'assegnazione dei fondi ed interventi finanziari per riequilibrio della laguna di Venezia ed il recupero dei beni di interesse pubblico in pregio all'ambito lagunare.

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA E LA VIGILANZA SULLE INFRASTRUTTURE**OBIETTIVO STRATEGICO****Potenziamento della sicurezza nelle infrastrutture**

Non risultano avviati il controllo e il monitoraggio dell'efficacia dell'attività dell'ANAS a livello compartimentale, né la costituzione di un apposito staff di supporto alla Commissione per la sicurezza delle gallerie.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

DIREZIONE GENERALE PER L'INTEROPERABILITA' DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO**OBIETTIVO STRATEGICO**

Interoperabilità del sistema ferroviario con la rete europea

Si è provveduto ad effettuare un'analisi ed una verifica dei progetti di infrastrutture ferroviarie, nonché si sono avuti rapporti con gli organismi europei per la definizione delle specifiche tecniche sull'interoperabilità del sistema ferroviario.

OBIETTIVO STRATEGICO

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.

PROVVEDITORATI INTERREGIONALI PER LE OPERE PUBBLICHE

- Provveditorato interregionale Piemonte – Valle d'Aosta;
- Provveditorato interregionale Lombardia – Liguria;
- Provveditorato interregionale Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia;
- Provveditorato interregionale Emilia Romagna – Marche;
- Provveditorato interregionale Toscana – Umbria;
- Provveditorato interregionale Lazio – Abruzzo – Sardegna;
- Provveditorato interregionale Campania – Molise;

- Provveditorato interregionale Puglia – Basilicata;
- Provveditorato interregionale Sicilia – Calabria

OBIETTIVO STRATEGICO**Realizzazione di interventi di edilizia demaniale**

Non risultano attivate le azioni programmate per l'impegno e l'erogazione dei fondi destinati alla costruzione e mantenimento degli immobili di uso istituzionale.

OBIETTIVO STRATEGICO**Potenziare lo sviluppo delle attività di servizio nei confronti di enti pubblici operanti nel territorio di competenza**

Le attività volte ad incrementare le convenzioni stipulate tramite la funzione di stazione appaltante degli organi ministeriali decentrati sono state svolte solo parzialmente.

OBIETTIVO STRATEGICO**Impulso nella realizzazione delle opere strategiche di interesse nazionale di cui alla legge 443/2001**

L'attività di individuazione delle situazioni di criticità nell'esecuzione di opere strategiche e di proposta per la loro soluzione è stata svolta solo in parte.

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

Al fine di controllare l'attività istituzionale del Ministero si sono acquisiti i dati necessari al Sistema di gestione (SIGEST) e al sistema di contabilità economica analitica per centri di costo (SICONT). Inoltre, per un'ottimizzazione della comunicazione interna ed esterna si è proceduto alla pubblicazione delle informazioni contestualmente all'emanazione dei provvedimenti, con inserimenti effettuati in tempo reale.